V. A. DE PAULA PESSÔA

from the author

GUIA

DA

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

1° VOLUME

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1902

GUIA

DA

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

DO MESMO AUTOR

Noções de Estatistica das estradas de ferro, acompanhadas de um estudo original sobre **Utilisação dos wagons de mercadorias,** em collaboração com o Engenheiro civil Henrique Amaral. Publicado pelos editores Laemmert &. Comp. á rua do Ouvidor n. 66, em abril de 1893 e impresso na Comp. Typ. do Brasil á rua dos Invalidos n. 93, sendo de 1000 exemplares a sua edição que se acha quasi esgotada.

Quadro das linhas pertencentes e administradas pela Leopoldina, tendo as dimensões de $0.^{m}70 \times 0.^{m}42$, e contendo as extensões em trafego, em construcção, a construir, em projecto, as que se acham sob a inspecção da União e dos Estados, capitaes garantidos, taxas de garantia, etc. Impresso na Papelaria Mendes, Marques &. Comp. á rua do Ouvidor n. 38 e publicado em junho de 1893......esgotado.

Quadro geral das estações da Leopoldina, com as dimensões de $0^{m}82 \times 0^{m}65$, dando o nome de cada uma, quantidade em cada linha e cada rêde fluminense, mineira e espirito santense posições kilometricas e altitudes de cada uma, Estados e municipios em que se acham e observações explicativas. Impresso na mesma Papelaria acima e publicado em julho de 1894...... esgotado.

Relatorio dos trabalhos executados na Empresa Espirito Santo e Minas, desde o inicio dos reconhecimentos das linhas, até a sua construcção. Publicado em junho de 1896 e impresso na Papelaria Mendes, Marques &. Comp. á rua do Ouvidor n. 38.... esgotado.

GUIA

DA

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

PELO

ENGENHEIRO CIVIL

V. A. de Paula Pessôa

1º VOLUME

TUNNEL N. 2 DA 2ª SECÇÃO

RIO DE JANEIRO

IMPRENSA NACIONAL

1901

A'

Minha extremosa Esposa

E A'

Minha querida Filha

EU DEDICO

Este trabalho

AO LEITOR

A falta de um — Guia — que orientasse aos passageiros de uma estrada de ferro, trouxe-me á idéa o preenchimento dessa lacuna que tão triste impressão causava a nacionaes e estrangeiros.

Absorvido nesse pensamento, dirigiram-se logo as minhas vistas para a nossa mais importante via ferrea, não avaliando bem, na occasião, o afanoso trabalho que teria de enfrentar.

Delineado o plano, puz mãos á obra; colhendo informações e documentos em relatorios, revistas, folhetos sobre estradas de ferro, collecção de leis geraes e provinciaes, jornaes das epocas e obtendo, verbalmente, dos contemporaneos das datas e factos que eu precisava verificar, as informações necessarias ao meu objectivo. Desse modo consegui organisar chronologicamente um repositorio de factos e datas exactos, condemnados talvez a se perderem totalmente em pouco tempo.

Sómente aquelles que já se entregaram a esse trabalho de pesquizas e excavações, de cal-

culos e verificações, é que poderão bem avaliar a paciencia nelle dispendida e as fadigas, decepções e dissabores por que passei.

Com o projecto esboçado, para tratar sómente da E. de F. Central, eu vi que poderia induzir o leitor num erro grave sobre o começo de nossas estradas de ferro, o que me obrigou a um plano novo e a novos trabalhos. E' por isso que, antes de entrar na parte relativa á antiga E. de F. D. Pedro II, dou com o titulo de — *Excavação historica* — uma noticia de todo o movimento de nossa viação ferrea nos primeiros vinte annos de sua infancia, considerando as concessões feitas nesse lapso de tempo e acompanhando-as no desenvolvimento de suas respectivas linhas.

Assim, eu parto de 1835, inicio de nossa viação ferrea, e chego a 1855, quando foi definitivamente organisada a companhia que deu começo á construcção da nossa mais importante estrada de ferro — objecto principal deste trabalho.

A obra foi projectada a principio num só volume, como foi considerada no parecer do

Ministerio da Viação, adiante transcripto; posteriormente, porém, modifiquei o plano, fazendo-a em dous volumes.

O primeiro é dividido em tres partes: na primeira, sob o titulo de excavação historica, trato das luctas para o estabelecimento de nossa viação ferrea, das concessões feitas nesse periodo, de quatro estradas construidas, apresento diversos quadros e dou as duas memoraveis leis sobre estradas de ferro no Brasil; na segunda parte estudo a antiga E. de F. D. Pedro II em todas as suas phases até 1900, apresentando curiosos documentos e quadros, terminando com uma descripção minuciosa do traçado de todas as suas linhas; na terceira, finalmente, figuro as leis, decretos, contractos, estatutos e o que interessa ao esclarecimento das questões da estrada.

Acompanham este volume algumas photogravuras interessantes.

O 2° volume occupa-se da parte regulamentar das obrigações reciprocas de passageiros com a estrada e desta com aquelles, de horarios, informações, juntando um quadro das estações em ordem alphabetica, com suas posições kilometricas, posições na linha e distancias á estação Central. Um quadro detalhado de todas as estações e obras de arte mais importantes e uma planta geral

da estrada, com todas as suas ligações, differenças de bitola, tudo em escala conveniente, de modo a poder orientar facilmente a quem quer que seja.

Com esta planta, com o quadro das estações e com a descripção do traçado das linhas, o viajante acompanhará a estrada em seus detalhes, conhecendo e explicando tudo o que fôr nella encontrando de mais notavel.

O indice das materias é confeccionado em ordem alphabetica, para maior facilidade de consulta.

Semelhantemente ao que fiz á pag. 13, lembrando o nome de Cockrane para uma das estações do ramal de S. Paulo, o faço agora para os dous nomes — Furquim de Almeida e Teixeira Leite. O deste para a estação de Vassouras, que muita gente confunde com a cidade do mesmo nome, e o daquelle para a do Paty, que está sujeita á mesma confusão, accrescendo ainda a circumstancia feliz de ter sido ahi, na zona dessas estações, o campo de lucta e de trabalhos, desses dous illustres brasileiros, para a construcção da E. de F. D. Pedro II.

* * *

Approximando-se o dia 30 de abril de 1904, em que se completam CINCOENTA ANNOS da inauguração da *primeira via ferrea* no Brasil, levantamos desde já a idéa de sua commemoração, pedindo para ella as valiosas protecções do Club de Engenharia e da imprensa.

Uma das homenagens a prestar-se, nesse dia, deverá ser a de restituir-se o nome de — *Mauá* — á estrada que hoje tem o nome de Principe do Grão Pará, o que já foi por mim lembrado em 11 de junho de 1898, como se verá á pag. 43 deste trabalho.

Ahi fica lançada a idéa da commemoração desta grande festa do trabalho e da civilisação, alentando-me a esperança de que ella não cahirá, certamente, em terreno safaro.

Si não presto um serviço real com a publicação deste GUIA — que é o primeiro publicado no Brasil — pelo menos fico certo de facilitar a consulta dos interessados, proporcionando-lhes o meio de evitar a fadiga de folhear muitos livros.

Entregando á publicidade este trabalho, eu bem sei que não venho apresentar obra completa; mas o indulgente leitor não deverá levar á conta de pouco cuidado meu os senões encon-

trados e unicamente á falta de dados e informações, tão difficeis de se conseguir em nosso paiz.

O que posso, em verdade, assegurar é que fiz o que pude na medida de minhas pequeninas forças.

Concluirei, fazendo minhas as palavras de meu sempre lembrado Pae, no prefacio de uma de suas obras: (1)

« Seja benevolo para commigo o publico e especialmente os homens de sciencia, de cuja animação eu tanto preciso; não devendo-se procurar em minhas acções outro movel que não o desejo de bem servir, sendo util aos outros.»

Rio de Janeiro, outubro de 1901.

V. A. de Paula Pessôa,

Engenheiro Civil.

---

(1) *Codigo criminal do Brasil*, pelo Conselheiro V. A. de Paula Pessôa, publicado em 1876.

PARECER DO MINISTERIO DA VIAÇÃO

« Senhor Ministro

O trabalho do Sr. Dr. V. A. de Paula Pessôa, acerca da Estrada de Ferro Central do Brasil, que V. Ex. nos mandou examinar e para cuja publicação pede o autor o concurso do Governo, é um consciencioso estudo historico e descriptivo dessa via ferrea e representa grande somma de longas e pacientes investigações para reunir os dados e factos que em pormenor apresenta.

Antes de entrar na materia propria da nossa mais importante estrada de ferro, faz a obra, sob o titulo de excavação historica, um apanhado preliminar desde as nossas primeiras tentativas em viação ferrea, a datar de 1835, em que comprehende as estradas Mauá, Recife e Bahia ao S. Francisco e S. Paulo Railway.

Salienta-se, entre os quadros annexos á essa parte, o do desenvolvimento das estradas do Brasil por quinquennios, desde o inicio até 1895.

Na segunda parte, objecto do trabalho, estuda-se a Estrada de Ferro Central do Brasil circumstanciadamente, acompanhando, em excavações interessantes, o progredir e crescer dessa arteria patria, suas phases, crises e luctas, dominio do Estado, inaugurações, rendas, capitaes, transporte do café e de passageiros, e relação de seus administradores, de 1855 até hoje.

A linha de seu traçado e ramaes são descriptos com demora, assim como seu material.

A terceira parte occupa-se das regras e vida interna e de relação da estrada, sua organisação e deveres.

Acompanham-na uma planta da linha e seus ramaes segundo o typo adoptado na Pensylvania Railway, quadro das estações e paradas, tunneis, pontes e viaductos com suas posições kilometricas, altitudes e circumstancias technicas especiaes.

E', pois, realmente, uma obra util á consulta dos viajantes, dos empregados da estrada e outras repartições publicas, dos nossos consules no estrangeiro, do commercio em geral, e em verdade digna de publicação.

Em 26 de março de 1900.— *C. Cezar de Campos.— Machado de Assis.* »

ERRATA

Na pag. 24 — 8ª linha — em vez de — diz -- leia-se: —« dix ».
» » » — 21ª » — » » » — ferait — » —« ferais ».
» » 58 — penultimo periodo -- houve engano que está explicado em nota da pag. 277.
» » 60 — ultimo periodo — houve engano que está explicado no Appendice á pag. 535.
» » 72 — 6ª, 7ª e 8ª linhas -- em vez de — A lei n. 3230 de 3 de setembro de 1884 autorisou o governo a resgatar a linha principal desta estrada, como a da Bahia em 1885 -- leia-se: -- « A lei n. 3230 de 3 de setembro de 1884 autorisou o governo, como fez para a Recife and S. Francisco Railway, a resgatar a linha principal desta estrada em 1885. »
» » 78 -- 7ª linha -- em vez de -- acautelados -- leia-se: -- « acautelado ».
» » 89 -- 12ª linha -- em vez de -- 874 -- leia-se : — « 1874 ».
» » 142 -- 23ª » — » » » -- Garnett.-- leia-se: « Garnett ».
» » 143 -- 18ª » -- » » » — Marchant T. Cockrane -- leia-se: — « Marchant. T. Cockrane ».
» » 145 — 23ª » — » » » — entregal-os — leia-se: — « entregal-as ».
» » 191 — 34ª » — » » » -- 3ª secção — leia-se: — « antiga 3ª secção ».
» » 193 — 3ª » — » » » — superiores — leia-se: — « inferiores ».
» » 201 — 37ª » — » » » — ou — leia-se: — « vu »
» » 247 — 6ª » — » » » — Vassoras — leia-se: — « Vassouras ».
» » 255 — 27ª » — » » » — :400$— leia-se: — « 8:400$ ».
» » 295 — 1ª » -- » » do que está escripto leia-se o que se acha no fim da pag. 393 e começo da pag. 394 ».
» » 309 — 25ª » -- » » de -- lei n. 429 — leia-se: — « lei n. 427 ».
» » » — 27ª » — » » » — decreto n. 2403, — leia-se: — « decreto n. 2413 ».

Na pag. 336 — 20ª linha — em vez de — 1a97 leia-se — «1897».
» » 364 — 17ª » — » » » — proimento — leia-se: — « primento ».
» » 383 — 29ª » — » » » — $243^{k}.131$ — leia-se: — « $244^{k}.417$ ».
» » 384 — 19ª » — » » » — $705^{k}.411$ — leia-se: — « $706^{k}.697$ ».
» » » — 21ª » — » » » — $243^{k}.131$ — leia-se: — « $244^{k}.417$ ».
» » 385 — 24ª » — » » » — Cabinda — leia-se: — « Caburibe ».
» » 388 — 33ª » — » » » — $705^{k}.411$ — leia-se: — « $706^{k}.697$ ».
» » 413 — 21ª » — » » » — e ahi entronca — le'a-se: « entroncando se em sua estação de Mello Barreto, no kilometro $7^{k}.300$ ».
» » 422 — 16ª » — » » » — $1.044^{m}.800$ — leia-se: « $1.060^{m}.885$ ».
» » » — 17ª » — » » » — $317^{m}.600$ — leia-se: — « $301^{m}.515$ ».
» » 436 — 15ª » — » » » — carr, is — leia-se: — « carris ».
» » 477 — 35ª » — » » » — excecerão — leia-se : — «exercerão ».
» » 479 — 33ª » — » » » — art. 12 — leia-se: — « art. 13 ».
» » 526 — 17ª » — » » » — cons — leia-se « con ».
» » 553 — 4ª » — » » » — III — leia-se — «XIII».
» » 557 — 4ª » — » » » — V — leia-se — « VII».
» » 569 — 5ª » — » » » — exeucão — leia-se : — « execução».
» » » — 13ª » — » » » — do arrendamento da Recife and S. Francisco e outras — leia-se: — « do arrendamento da Recife and S. Francisco e outras... 537 ».

CORRIGENDA

Na pag. XVI em vez de — na pag. 569 — leia-se: na pag. 560.

INICIO DA VIAÇÃO FERREA NO BRASIL

A revolução rio-grandense, que explodiu em 20 de setembro de 1835, produziu uma outra revolução no Brasil — a da industria dos transportes.

Com effeito, o primeiro acto official relativo á nossa viação ferrea appareceu em consequencia daquelle acontecimento, que suggeriu, aos homens do governo de então, a idéa de ligar, por meios mais rapidos, ao Rio de Janeiro não só a provincia revoltada como mais outras duas.

Concebida a idéa, a regencia [1] do paulista padre Diogo Antonio Feijó fez publicar immediatamente a *lei n. 101 de 31 de outubro de 1835*, que autorisava o governo a conceder privilegio

[1] A lei de 12 de agosto de 1834, conhecida pelo nome de *Acto Addicional* é que completou e modificou a Constituição Politica do Imperio, substituiu os conselhos geraes de provincias pelas assembléas provinciaes, supprimiu o Conselho de Estado e estabeleceu a eleição de um só Regente. Em virtude dessa lei procedeu-se em 7 de abril de 1835 á eleição de Regente, cuja apuração foi feita na sessão da Assembléa Geral Legislativa de 9 de outubro do mesmo anno, sendo eleito por 2826 votos o senador Diogo Antonio Feijó e proclamado Regente do Imperio em 12 de outubro do mesmo anno. Nesta mesma data tomou posse do cargo.

A regencia Feijó luctou com as revoluções do Pará e do Rio Grande do Sul e por fim com uma grande opposição na Camara dos Deputados, que o obrigou a abandonar o poder em 19 de setembro de 1837 quando apresentou ás Camaras a sua renuncia do cargo de Regente.

por 40 annos a uma ou mais companhias que construissem caminhos de ferro entre a capital do Imperio e as provincias do Rio Grande do Sul, Minas Geraes e Bahia.

Foi esse o *primeiro passo.*

Era ministro da justiça e interino do Imperio, por onde corriam os privilegios, Antonio Paulino Limpo de Abreu, depois visconde de Abaeté.

* * *

Com admiravel previsão, a regencia fez baixar logo, pelo ministerio do Imperio, o aviso de 3 de novembro de 1835 sobre a formação de companhias europeas que emprehendessem a construcção de estradas de ferro no Brasil e para completar o plano concebido, o governo encarregou o marquez de Barbacena de estudar, na praça de Londres, as disposições a respeito da organisação de uma companhia que se incumbisse da construcção de uma qualquer das estradas consideradas na referida lei n. 101.

Não obstante os esforços empregados, essa tentativa infelizmente fracassou.

. . . .

Os annos correram e a iniciativa particular permanecia adormecida!

Só em 22 de março de 1838 é que ella despertou com a resolução da assembléa provincial de S. Paulo, que concedeu privilegio exclusivo para a construcção de um caminho de ferro, na referida provincia, aos Srs. Aguiar Viuva, Filhos & C.

O decreto n. 64 de 29 de outubro de 1838, assignado pelo Regente Pedro de Araujo Lima e

pelo ministro da justiça e interino do Imperio — Bernardo Pereira de Vasconcellos, approvou differentes artigos daquella resolução.

Os concessionarios não conseguiram obter os capitaes necessarios, e o privilegio caducou.

Veio depois a lei n. 120 de 24 de abril de 1838 (n. 8) decretada pela assembléa legislativa provincial e sanccionada pelo presidente da provincia do Rio de Janeiro — Paulino José Soares de Souza (depois visconde do Uruguay), autorisando a contractar com João Baptista Midosi a formação de uma companhia de capitalistas que tivesse por fim: 1° construir estradas de ferro cujas linhas de direcção começando na cidade de Nictheroy fossem ter ás povoações de S. Gonçalo, Itaborahy, Porto das Caixas, Santo Antonio de Sá, Nova Friburgo, Cantagallo, Rio Bonito, Capivary, Maricá, Cabo Frio e Rio de S. João, levando as mesmas estradas pelos pontos intermedios que melhor parecessem á companhia; 2° estabelecer carros de posta que devessem transital-os, movidos pelo vapor elastico d'agua ou por outro qualquer motor posteriormente descoberto ou melhorado e para este fim applicado, sendo ambos estes artigos de serviço publico comprehendidos em contracto individual debaixo das condições estabelecidas em seguida e que serviriam de base ao mesmo contracto.

Em 1 de junho de 1839 requereu o Dr. Thomaz Cockrane á Camara dos Deputados privilegio exclusivo para um caminho de ferro que, partindo da Pavuna, galgasse a Serra Geral, passasse na villa do Pirahy e marginando o Rio Parahyba fosse até a villa de Rezende.

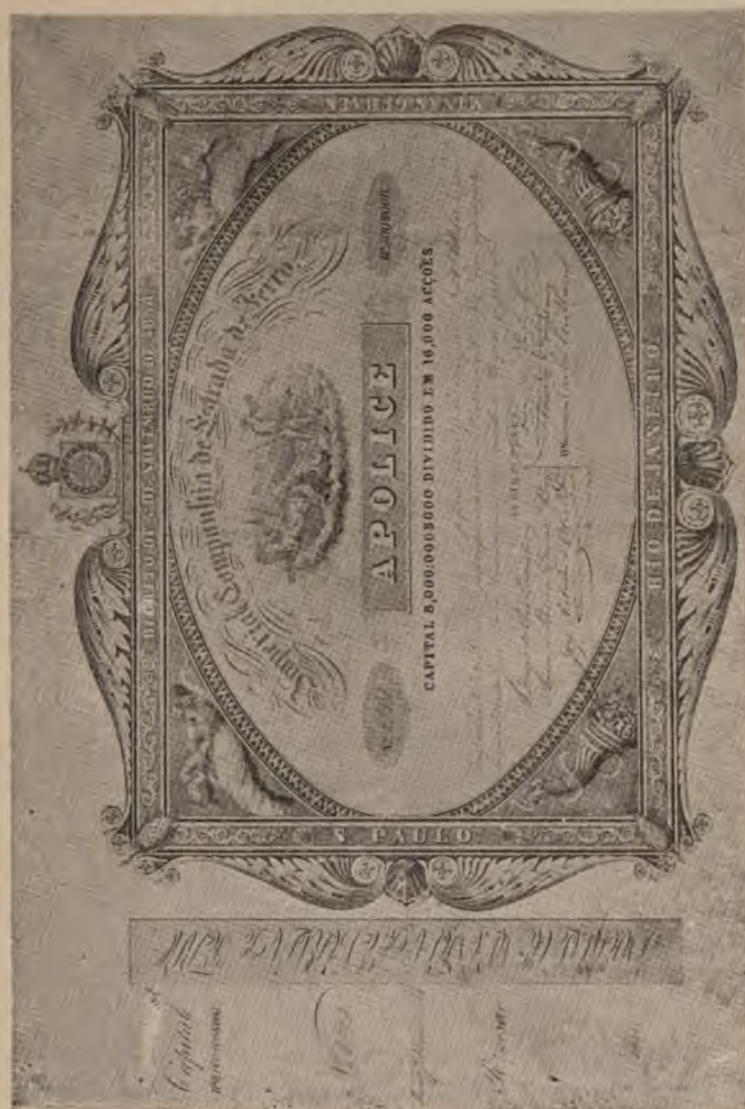
Para obter todos os dados necessarios ao pedido da concessão até Rezende, foi obrigado o Dr. Cockrane a organisar uma *companhia de cavallinhos* que com elle percorreu todo o trecho, conseguindo desse modo provocar o ajuntamento de fazendeiros e de povo, colhendo assim as informações desejadas.

A Camara dos Deputados, estudando a pretenção, resolveu em 24 de setembro do mesmo anno, que a concessão fosse solicitada ao governo.

Ouvida a antiga Junta do commercio, agricultura, fabricas e navegação, por ordem do governo e portaria de 30 de outubro daquelle anno, foi ella de parecer que se consultasse a respeito a presidencia da provincia do Rio de Janeiro, que acceitou a idéa, exigindo os estudos e plantas das obras.

Foram novamente ouvidos: o tribunal da Junta do commercio e o presidente da provincia do Rio de Janeiro.

A' vista das informações foi, por decreto de 4 de novembro de 1840, referendado pelo ministro Antonio Carlos de Andrada Machado, concedido ao Dr. Thomaz Cockrane privilegio exclusivo por 80 annos, para, por meio de companhia que organisasse, construir um caminho de ferro que, partindo da capital do Imperio (Côrte), fosse terminar na provincia de S. Paulo. O governo não concedia garantia de juros, apenas taxas sobre os passageiros, mercadorias e outras vantagens. Em 25 de novembro do mesmo anno organisou-se para esse fim, na praça do Rio de Janeiro, com o capital de 8.000:000$ uma companhia que teve

ACÇÃO DA IMPERIAL COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO

provisoriamente por directores: Joaquim José de Faro, José Antonio de Oliveira e Silva, Antonio da Cunha Barbosa Guimarães, Miguel Eugenio Monteiro de Barros e Thomaz Cockrane.

Era thesoureiro José Pedro da Veiga e secretario Carlos Pentland.

O capital da companhia, que tinha o nome de *Imperial Companhia de Estrada de Ferro*, era dividido em 16.000 acções ou apolices de 500$ cada uma, como se vê do exemplar que aqui figuramos com as assignaturas dos directores, entre os quaes não está o Sr. Miguel Eugenio Monteiro de Barros que foi substituido pelo Sr. Antonio Pereira Barreto Pedroso.

A apolice tinha 0.33 de largura por 0.46 de comprimento.

N'ella falta a assignatura do thesoureiro e n'ella se destacam: em cima — uma corôa imperial, logo abaixo — decreto de 4 de novembro de 1840, á direita — Minas Geraes, á esquerda — São Paulo e em baixo — Rio de Janeiro.

A primeira entrada de 5 °/。 ou 25$ por acção foi feita e suas importancias foram depositadas no Banco Commercial d'esta praça, conforme indicação do prospecto publicado.

Em 21 de setembro de 1843 os membros da directoria provisoria da companhia, composta então dos Srs. Antonio Pereira Barreto Pedroso, João Pereira Darrigue Faro, Antonio da Cunha Barbosa Guimarães, João Gonçalves Pereira e Thomaz Cockrane dirigiram um requerimento ao Imperador pedindo mais dous annos de prazo para encetar os trabalhos, visto não terem podido começal-os em virtude das perturbações occorridas em São

Paulo e Minas, [1] e bem assim allivial-os da multa em que tinham de incorrer na conformidade do art. 17 das condições do contracto de 4 de novembro de 1840.

Não obstante a boa informação do Sr. procurador da Corôa, Campos, este requerimento foi indeferido em 3 de novembro de 1843.

Não tendo a companhia começado os trabalhos de construcção dentro do prazo estipulado no contracto, foi multada em 4:000$ por acto de 18 de dezembro de 1845 e a multa paga pelo Dr. Thomaz Cockrane em 19 de dezembro do mesmo anno.

Reconhecendo a companhia a necessidade de recorrer ao mercado europeu para o levantamento de capitaes necessarios á construcção de sua linha e considerando a impossibilidade de obtel-os sem o concurso de certas vantagens, a exemplo das que eram offerecidas em Londres pela Russia, requereu ao governo a concessão de garantia de juros e outros favores.

Sobre o assumpto foi consultada a secção dos negocios do Imperio do conselho de Estado, que deu parecer favoravel, remettendo então o governo, com a resolução imperial de 30 de dezembro de 1848, o requerimento e todos os papeis a elle relativos á Camara dos Deputados em 19 de janeiro de 1849, depois de ter revalidado o privilegio concedido a Cockrane por acto de 2 deste mesmo mez e anno.

(1) A revolução de S. Paulo teve por chefe o brigadeiro Raphael Tobias de Aguiar que foi acclamado presidente da provincia, o que se deu tambem com Feliciano Pinto Coelho, chefe da insurreição de Minas Geraes que rebentou em junho de 1842 quando ainda não estava terminada aquella.

Esses dous movimentos foram suffocados pelas forças ao mando do barão de Caxias.

Em março de 1852 o ministro brasileiro em Londres, conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, communicou ao governo ter-se alli organisado uma companhia com o capital de £ 2.500.000 para executar a construcção da estrada constante da lei n. 101, que faziam parte da directoria os Srs. *Halswood*, *Heywood*, *Kennard & C.* e que o presidente era o Sr. *Thomaz Hope*, homem immensamente rico, circumspecto, de um credito e influencia extraordinarios na praça de Londres, considerando-se somente o seu nome uma garantia sufficiente para que ninguem hesitasse em confiar os seus capitaes a qualquer empreza que elle dirigisse e que um dos directores de muita influencia era muito avesso á garantia de juros, preferindo outros favores que não pesavam directamente sobre o thesouro.

O relatorio do ministerio do Imperio de 1852 confirma a organisação dessa companhia, em Londres, tendo por fim a construcção de um caminho de ferro que communicaria a provincia do Rio de Janeiro com as de Minas e S. Paulo. Em carta de 7 de abril do mesmo anno o conselheiro Sergio de Macedo apresentou ao governo, na qualidade. de engenheiro da referida companhia, o Sr. C. W Chapman. Tanto esta companhia como a brasileira, organisada no Rio de Janeiro, foram dissolvidas por não ter o governo concedido a garantia de juros e mais favores que esta ultima havia solicitado.

Promulgada a memoravel lei n. 641 de 26 de junho de 1852, que concedeu garantia de juros e

outros favores ás estradas de ferro, requereu o Dr. Thomaz Cockrane a validade de seu privilegio considerado caduco em 26 de agosto de 1851 pela rejeição, na Camara dos Deputados, do projecto de resolução que o approvara.

Sobre este novo requerimento foi ainda uma vez ouvida a secção do Imperio do conselho de Estado e, em virtude de sua consulta de 22 de julho de 1852, foi a questão sujeita ao conselho de Estado pleno, que a resolveu pela consulta de 10 de setembro do mesmo anno, sobre a qual se baseou a seguinte resolução imperial de 22 de setembro do mesmo anno de 1852:

« Como parece ao conselho de Estado na parte em que por unanimidade de votos presume subsistente o contracto celebrado com Thomaz Cockrane em 2 de janeiro de 1849, não obstante a disposição do art. 3º [1] da lei de 26 de junho do corrente anno, com excepção sómente das duas condições que se referiam á isenção de direitos e garantia de juros pelo governo, que é a parte do contracto que, tendo ficado dependente da approvação do corpo legislativo, não lhe foi esta outorgada; e aos conselheiros visconde do Paraná e Lopes Gama, quando opinam que não tendo Cockrane direito especial aos novos favores da lei do Estado, só lhe deverão ser estes concedidos se acceitar as condições necessarias que o governo julgar convenientes, ainda além das expressadas na referida lei de 26 de junho ; e neste caso hei por bem conceder-lhe preferencia a quaes

(1) Pelo art. 3º dessa lei o governo restituiu ao mesmo concessionario a quantia de 4:000$ que havia pago como multa por falta de cumprimento de seu contracto e deu-lhe mais os respectivos juros de 6 % ao anno.

quer outros concurrentes, sujeitando-se, como elle, ás ditas condições. »

Em uma exposição que o Dr. Cockrane, publicou em 5 de julho de 1852, declara que chegou a organisar em Londres uma directoria que se encarregara de realizar a estrada, não precisando a data dessa organisação, que parece ter-se dado nos annos de 1843 a 1845.

Logo em seguida a essa ultima resolução foram chamadas, por edital de 4 de outubro, propostas para a construcção da estrada, de accordo com a lei de 26 de junho do mesmo anno e considerando o contracto do Dr. Cockrane em vigor, menos nos novos favores concedidos de garantia de juros e isenção de direitos.

Em 20 de outubro do mesmo anno apresentaram propostas, além do Dr. Cockrane, os Srs.:

1°, *João Baptista da Fonseca* e *Theophilo Benedicto Ottoni*, obrigando-se a organisar a companhia para construir a estrada de ferro sem garantia de juros;

2°, *Visconde de Barbacena*, pedindo 4 °/₀ de garantia para o capital empregado, obrigando-se a organisar uma companhia para levar a effeito a estrada de ferro;

3°, *Joaquim José Teixeira Leite*, *Caetano Furquim d'Almeida* e *Carlos Teixeira Leite* para o mesmo fim, pedindo 4 $^1/_2$ °/₀ de garantia.

Em um parecer, não assignado, da Secretaria do Imperio, lê-se o seguinte:

> « Que a proposta do Sr. *Ottoni* veio complicar de modo imprevisto a questão. Por um lado o governo não póde prescindir de uma offerta tão favoravel antes de certificar-se pela experiencia de sua inexequibili-

dade; por outro lado rejeitará evidentemente *Cockrane* taes condições.

A consequencia será o adiamento indefinido ou antes a morte de idéa tão grandiosa. O meio unico de aplainar todas as difficuldades seria o seguinte : 1º, obter o governo de *Cockrane* rescisão do contracto revalidado a 2 de janeiro de 1849 ; 2º, invalidando o acto de 1849, acceitar a proposta *Ottoni* com a condição de incorporar este a companhia dentro do prazo de um anno, sob pena de nullidade da concessão e a condição de restituir ao governo no caso de conseguir formar companhia... »

Por officio da legação de Londres de 5 de janeiro de 1853, communicou-se ao governo que a directoria, que pretendia levar a effeito a estrada de ferro, julgou unanimemente que era indispensavel a garantia de 5 °/₀ e que era este o minimo admissivel; porque era a quantia fixada pela lei de 26 de junho de 1852 e já concedida á *estrada de ferro de Pernambuco*.

Em 12 de novembro desse anno communicou o ministerio do Imperio ao Dr. Cockrane ter sido acceita a sua proposta, por prescindir, como uma outra, da garantia de juros e ao mesmo tempo prorogava por mais seis mezes o prazo marcado para a apresentação dos estudos definitivos, visto estar ainda de posse do privilegio.

Terminada a prorogação de prazo em 2 de janeiro de 1853 e não tendo o Dr. Cockrane apresentado taes estudos, foi-lhe communicada a caducidade da concessão, por aviso de 15 desse mesmo mez.

O concessionario, após uma lucta desesperada de 13 annos e meio, não conseguiu realizar o seu projecto por não ter podido vencer as enormes difficuldades que se lhe apresentaram naquella época.

Foi essa a *primeira concessão* para essa parte da antiga estrada de ferro D. Pedro II, cuja companhia, organisada definitivamente em 1855, mandou pagar ao Dr. Cockrane, como indemnisação de privilegio, a quantia de 174:540$, comforme escriptura publica de 18 de junho de 1855.[1]

Luctador corajoso, o Dr. Cockrane merece bem que a administração da E. de F. Central renda homenagem á sua memoria, dando o seu nome a uma das estações do Ramal de S. Paulo. Será uma justa consagração a quem tantos serviços prestou a esse ramal, já obtendo o privilegio para a sua construcção, já movimentando a propaganda aqui e no estrangeiro e já, finalmente, esclarecendo o espirito rotineiro de nossos capitalistas a respeito do auxilio que deviam prestar á construcção das estradas de ferro.

* * *

Para não interromper o interessante historico da *Imperial Companhia de Estrada de Ferro*, que acompanhamos até o seu fim, deixamos de considerar, o que fazemos agora, a lei n. 192 de 9 de maio de 1840 (n. 22) decretada pela assembléa legislativa provincial do Rio de Janeiro e sanccionada pelo vice-presidente da provincia, visconde de Baependy. Ella autorizou a contractar com Antonio da Silveira Caldeira, ou com a companhia que organizasse, a construcção de uma estrada de ferro entre a villa de Iguassú e

(1) Até aqui, foi essa parte publicada na *Gazeta de Noticias* de 2 de janeiro de 1898.

qualquer outro ponto da Bahia de Nictheroy, que se reconhecesse mais conveniente. O privilegio era por 100 annos e as condições para o contracto achavam-se estabelecidas na mesma lei.

Esta projectada estrada, de 16 kilometros de extensão, foi *a primeira* que teve a denominação de — Estrada de Ferro D. Pedro II — como se poderá ver na reproducção que apresentamos do seu prospecto, dando o plano e orçamento da linha, exemplar unico existente no Club de Engenharia.

Nesse prospecto, de 0.42×0.28, impresso em 1840 na typographia de Laemmert, então situada, á rua dos Ourives esquina da rua do Cano (hoje rua 7 de setembro), ha um erro na data da lei provincial que é a de 9 de maio, acima mencionada, e não de 7; nelle vê-se que foi escolhido para o ponto conveniente de que falla a lei — a barra do Sarapuhy, entre Irajá e Mauá, de onde partia a estrada, cujo ponto terminal seria a villa de Iguassú.

Os estudos, orçamento e planta da estrada foram feitos pelo engenheiro Taulois, que orçou todas as despezas em 347:000$ e o rendimento annual em 73:000$000.

Nos lados do prospecto acham-se figurados trens com dizeres interessantes, trazendo todos os carros as figuras para que eram destinados.

Esta estrada não se construiu.

A lei n. 409 de 28 de maio de 1846 (n. 46), decretada pela assembléa legislativa provincial do Rio de Janeiro e sanccionada pelo vice-presidente da provincia, Luiz Antonio Muniz dos Santos Lobo, autorisou a contractar com o visconde de

ESTRADA DE FERRO

D.

D. PEDRO SEGUNDO.

Plano e Orçamento de huma estrada de ferro desde Sarapuhy até a Villa d'Iguassú, na Provincia do Rio de Janeiro, authorisada pela Lei Provincial de 7 de Maio de 1840.

A grande utilidade que resulta ao commercio e á lavoura das estradas de ferro, não deriva sòmente da breve e rapida conducção dos generos e passageiros de hum para outro ponto; mas tambem do augmento de valor, que ellas vão dar aos terrenos por onde percorrem, como se tem experimentado nos differentes estados da Europa, e America.

Trata-se de organizar huma Companhia para a factura de huma estrada de ferro, que deve partir da Villa d'Iguassú a Sarapuhy na Bahia de Nictheroy, percorrendo a extensão de oito mil cento e vinte e huma braças, ou duas leguas, e tres quartos de legua, e para a qual Sua Magestade Imperial Mandou subscrever por o Mordomo da Sua Imperial Casa com cem acções. Igualmente os Seus Ministros tem assignado com grande numero d'ellas.

A Villa d'Iguassú, a mais opulenta da Provincia do Rio de Janeiro, exporta diariamente cerca de cinco mil arrobas de café, e importa igualmente grande quantidade de generos para o consumo do paiz; e por isso o seu commercio já he consideravel, e sufficiente para produzir grandes vantagens ao capital, que for empregado na factura da estrada.

A actual navegação d'aquelle rio he de nove leguas, e de certa altura para cima he feita por canôas rasas com grandes difficuldades no tempo de seccas, por ser preciso leval-as arrastadas á mão com pequeno numero de saccas, e empregando para isso de 180 a 200 escravos na navegação d'aquelle rio, apezar do que ficão ainda assim os generos muitas vezes retardados alli por oito e mais dias.

A igualdade do terreno, e os poucos aterros a fazer, segundo a direcção que deve levar a estrada em projecto, contribuem para que a obra seja pouco dispendiosa, e o orçamento minucioso, que se tem feito do quanto ella poderá importar, sendo construida só para hum trilho, e para carros conduzidos por animaes, até que se empregue o vapor, não passa de Rs. 347:000$000, que para salvar quaesquer omissões se elevarão a Rs. 400:000$000 repartidos em duas mil acções de 200$000 Rs. cada huma.

O orçamento da estrada conforme a carta levantada pelo Engenheiro Taulois he o seguinte:

Aterrados, pontes, pontilhões e vallas	136:625$000
25:800 travessas de madeira para sustentar os rails 64:500 palmos a 200 rs.	12:900$000
Peças longitudinaes 45 palmos a 200 rs.	9:000$000
Mão de obra para a preparação da madeira para 107:500 palmos cubicos a 50 rs.	5:375$000
	163:900$000
Transporte	163:900$000
17:200 braças de ferro de tres polegadas de largura com meia polegada 500.000 libras a 60 rs.	30:300$000
Collocação do ferro no seu logar	3:050$000
Direcção do trabalho a 8 p. c.	15:264$700
Despezas eventuaes	16:785$700
São Rs.	229:400$000

Motores.

20 cavalos a 100$000 rs.	2:000$000
86 carros com molas a 200$000	11:200$000
2 barcas de vapor a 45:000$000	90:000$000
Officinas	13:400$000
Ao todo importa em Rs.	347:000$000

O orçamento dos rendimentos calculado conforme os generos, que actualmente se exportão d'Iguassú para a Cidade he o seguinte:

5000 arrobas de café a 60 rs. por arroba		300$000
Importa em vinhos, sal, fazendas, carne, ferro, e muitos outros generos, perto de duas mil arrobas, e do que não se faz menção		$
		Rs. 300$000
Despezas diarias.		
10 Serventes a 1$000 são	10$000	
Sustento de 20 animaes a 640 rs.	12$800	
Lenha, carvão para 1 barca de vapor em exercicio de Sarapuhy para a Cidade	20$000	
Jornal ao Mestre	6$000	
Idem de 2 Serventes	4$000	
Despezas e concertos imprevistos	47$200	100$000
Rendimento diario Rs.		200$000
Que corresponde annualmente a Rs.		73:000$000

Compre advertir que o rendimento actual he calculado sobre dados certos, e que deverão elevar-se ao dobro, e ao triplo, verificada que seja a estrada, e posta em exercicio, visto que com isso se vai desafiar a rapidez com que em poucas horas se devem transportar os generos d'Iguassú á Cidade, e vice-versa.

A estrada deverá ser principiada d'Iguassú para o mar, e logo que chegue ao porto da amarração, 1 legua distante, dispensar-se-hão as canôas no rio, e a Companhia principiará a render.

De Sarapuhy á Cidade deverá haver 1 barca navegando diariamente para conduzir os generos á Cidade, que n'ella poderem ser conduzidos, e vice-versa da Cidade a Sarapuhy, podendo este trajecto fazer-se em huma hora.

Rio de Janeiro. 1840. — Typographia de Laemmert, rua dos Ourives esquina da rua do Cano.

Barbacena a factura de uma estrada de ferro que devia partir de porto do Brejo, na freguezia de Santo Antonio de Jacotinga, e se dirigisse até o Guandú, podendo a mesma estrada ter um ramal que fosse encontrar a villa de Iguassú. Esta concessão foi dada debaixo de clausulas e condições de um privilegio exclusivo por 25 annos de uso e gozo da mesma estrada e das que o governo da provincia julgasse convenientes, afim de garantir os resultados da empreza.

Ficou em projecto esta estrada.

*
* *

O governo geral, procurando implantar no Imperio a *industria nova* teve de luctar com a rotina, contraria sempre a todos os melhoramentos, e com a exploração dos capitaes empregados no indigno e infamante commercio de trafico de escravos.

Ao trabalho de animação por parte do governo correspondeu a provincia do Rio de Janeiro contractando em 27 de abril de 1852 a construcção de uma estrada de ferro, que partindo da praia da Estrella fosse ter á raiz da serra de Petropolis e ao mesmo tempo a navegação por vapor da Côrte ao ponto onde começasse a estrada de ferro.

O governo geral, approvando o referido contracto, concedeu por decreto n. 987 de 12 de junho de 1852 a Irineu Evangelista de Souza, depois visconde de Mauá, privilegio por 10 annos, sem garantia de juros, para as mencionadas navegação e estrada de ferro, que deveria estar concluida dentro de dous annos.

O decreto foi assignado pelo ministro do Imperio, Francisco Gonçalves Martins.

O relatorio do Ministerio do Imperio de 1853, tratando dessa concessão, diz:

> « Apenas obtido o privilegio, encorporou o emprezario uma companhia com fundos sufficientes para a plena execução da empreza, a que animado pelos favores outorgados na lei de 26 de junho ultimo, tratou de dar desde logo muito maior expansão; requereu pois e obteve, nos termos da mesma lei, um novo privilegio para a construcção de outro caminho de ferro que, ligando a communicação do primeiro, partisse de Petropolis até o Parahyba e d'ahi até Porto Novo do Cunha.
>
> Pende de vossa approvação o contracto que precedeu ao privilegio concedido pelo decreto n. 1088 de 13 de dezembro ultimo; e é tal a confiança que inspira esta nova empreza, que a companhia para ella organisada foi logo effectivamente incorporada.
>
> A isto cumpre accrescentar, e o faço com o maior prazer, que os trabalhos da parte do caminho entre Mauá e Raiz da Serra, não só foram começados, mas teem tido tal andamento, que até o fim do corrente anno promette offerecer aquelle caminho livre transito.
>
> Está, pois, prestes a despontar o dia em que a empreza de Mauá abrirá uma nova éra aos melhoramentos materiaes do paiz e ao seu movimento industrial, levantando a maior barreira até aqui posta ao seu progresso e andamento.»

Para a formação do capital da companhia fez-se a emissão de 2.000:000$ em 10.000 acções de 200$ cada uma.

No relatorio do ministerio do Imperio de 1853 encontra-se ainda o que houve com a concessão Cockrane a proposito de tratar da

> « mais importante das emprezas dessa ordem aqui projectadas, isto é, o caminho de ferro entre a pro-

vincia do Rio de Janeiro e as de S. Paulo e Minas, que foi o *principal objecto* da lei de 26 de junho proximo passado».

Havia o governo mandado pôr em concurrencia a empreza, por edital de 9 de fevereiro de 1853, quando em março, com a chegada do vapor de Southampton, recebeu cfficios da nossa legação em Londres, que o convenceram de transferir para esta ultima praça não só o logar da concurrencia, mas tambem a celebração final do contracto.

Para esse fim o governo expediu o decreto de 6 de março de 1853, conferindo ao nosso ministro em Londres os necessarios poderes, em virtude dos quaes communicava o Sr. conselheiro Sergio de Macedo em 8 de julho desse anno:

« A concessão, pois, poderá ser no principio da semana proxima dada por mim aos seguintes capitalistas: barão *Goldsmid*, *Alderman Thompson*, membro do parlamento, e *Mr. King* (os tres agentes financeiros do governo imperial), *Mr. Hope*, *Mr. Kater*, *Mr. Kennard* e mais tres outros, sobre os quaes as escolhas não estão definitivamente feitas.»

Em officio de 6 de agosto de 1853 dizia o Sr. conselheiro Sergio de Macedo:

«Junto tenho a honra de passar a V. Ex. uma cópia em inglez com traducção portugueza em face, assim da convenção como de estatuto» e no officio de 8 de setembro declarava que «por diversas circumstancias que occorreram, alguns dos membros da directoria que se tinha organisado, não poderiam fazer parte della e que os concessionarios seriam os Srs. barão *Goldsmid*, *Alderman Thompson*, *J. W .Kater*, *Louis Halsewood* e *James Lane*.»

O nosso ministro em Londres remetteu ao governo, em 23 de setembro de 1853, a convenção provisoria ahi assignada com modificações feitas, á que acompanhou o officio de 6 de agosto.

No officio de remessa, da mesma data, nutrindo apprehensões sobre o resultado pratico da empreza, dizia:

> « Si pois, de abril de 1852 até janeiro de 1853 era facil obter capitaes com a garantia de 4 1/2 % de juros, desde 6 de janeiro até 20 de junho tornou-se problematico obtel-os ainda com a garantia de 5 %, e de 1 de setembro corrente em diante se tornou impossivel obtel-os, ainda que se offerecessem 6 %.»

Por esta ultima convenção, que se encontra no annexo ao relatorio do ministerio do Imperio de 1854, foi o contracto assignado em quatro exemplares e ficou estabelecida a direcção da companhia a cargo dos Srs.:

Isack M. L. Goldsmid.
J. P. Kennard.
J. W. Kater.
W. Thompson.
L. H. Haslewood.
James Lane.

O caracter provisorio dessa convenção foi motivado, segundo os documentos da época, não só pela taxa de garantia, julgada insufficiente, como pelas complicações do Oriente, ameaçando a paralisação de todos os negocios, o que resalta

dos officios do nosso ministro, de 23 de setembro, já citado e de 8 de janeiro de 1854, em que declarava:

> «... que á vista das apprehensões pela guerra do Oriente ([1]) deviam-se considerar indefinidamente adiadas as emprezas que demandavam capitaes levantados na praça de Londres ou em quaesquer outras da Europa.»

Não obstante, diz elle:

> «... é facto, porém, que *Peto* foi autorisado pelos concessionarios a expedir os seus engenheiros para o Rio de Janeiro e que elle os mandou vir do Canadá.»

Ainda o mesmo ministro, em officio de 23 de outubro de 1854, fez ver ao governo que os concessionarios e contractadores, depois que viram os planos dos Srs. *Waring* e *Austin*, reconheceram a *completa impracticabilidade commercial* da estrada de ferro, e que não seria possivel leval-a a effeito sem lhe garantirem mais 2 °/₀, a exemplo do que fizeram as provincias da Bahia e Pernambuco.

Os 2 °/₀ haviam sido concedidos dez dias antes pela lei n. 714 da provincia do Rio de Janeiro, como adiante se verá, o que não impediu o fracasso da negociação, consignado no se-

([1]) Dous mezes depois dessa declaração, deu-se com effeito a guerra denominada do Oriente, na qual se empenharam a França e a Inglaterra contra a Russia e que comprehendeu os seguintes periodos: declaração official (27 de março de 1854), o exercito anglo-francez na Turquia, a expedição ao Mar Baltico, a expedição da Criméa, o sitio de Sebastopol, a tomada de Malakoff, que poz termo ao conflicto (8 de setembro de 1855), e o tratado de paz, chamado Paz de Pariz, em 30 de março de 1856.

guinte trecho do relatorio do ministro do Imperio de 1855:

> « Por fim, achando-se os contractantes já empenhados em tão grande numero de emprezas, em tempos dificeis em que estavam e declarando que não lhes era possivel incumbirem-se de taes obras, em uma reunião de 7 de janeiro resolveram os concessionarios propôr a rescisão da convenção.
>
> Acceita a desistencia, entendeu o ministro do Brazil que era melhor não ligar-se o governo por novos contractos e concessões sem ter segurado a execução da obra. Assim, depois de proceder ás necessarias diligencias, contractou directamente com *Ed. Price*; limitando-se, porém, a lhe dar a parte da estrada que se achava nivelada e orçada, em uma extensão de 37 1/2 milhas, celebrando o respectivo contracto em 9 de fevereiro ultimo. »

Adiante, na parte relativa á E. de F. D. Pedro II, encontrará o leitor o seguimento deste historico, interrompido aqui por obediencia ao plano traçado deste trabalho.

* * *

A *lei n. 641 de 26 de junho de 1852* representa — O PRIMEIRO ACTO DO NOSSO PARLAMENTO autorisando o governo geral a conceder garantia de juros aos capitaes empregados nas estradas de ferro. Ella autorisava o governo a conceder a uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de um caminho de ferro, que partindo do municipio da Côrte fosse terminar nos pontos das provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes fossem, estabelecia o prazo de 90 annos, zona privilegiada de cinco leguas para cada lado e garantia de juro de 5 % sobre o capital empregado.

O art. 2° dessa lei, que sanccionou a resolução da Assembléa Geral Legislativa e em virtude da qual o governo concedeu diversas estradas de ferro, é o seguinte:

> « Se apparecerem companhias que se proponham a construir caminhos de ferro em quaesquer outros pontos do Imperio, poderá o governo igualmente contractar com ellas sobre as mesmas bases declaradas no artigo antecedente.
>
> Neste caso, porém, serão os respectivos contractos submettidos á approvação do Corpo Legislativo afim de resolver sobre a conveniencia das linhas projectadas, a opportunidade das empresas e responsabilidade do Thesouro. »

Foi Francisco Gonçalves Martins, ministro do Imperio, quem assignou esse decreto.

*
* *

Na discussão do projecto que deu logar a essa lei, manifestou-se no espirito de alguns de nossos mais notaveis estadistas a incredulidade completa relativamente ao futuro das estradas nella consideradas.

O objectivo principal da lei era o caminho de ferro, que mais tarde se traduziu na E. de F. D. Pedro II.

Assim é que a respeito Vasconcellos dizia:

« *E' estrada de ouro e não de ferro; carregará no primeiro do mez toda a producção realizada e ficará trinta dias ociosa!* »

E Paraná, corroborando essa opinião, respondia aos vassourenses:

« *Cahisse do céo promptinha a estrada que todos desejam, a renda não seria bastante para o custeio.* »

O Dr. Caetano Furquim de Almeida, espirito illustrado e de idéas mui adiantadas, considerado chefe dos vassourenses e um dos mais ardentes defensores da construcção da estrada, discutiu bastante com o marquez de Paraná a respeito de sua exequibilidade, de seu futuro grandioso e da possibilidade de transpôr-se a serra do Mar. Nada conseguindo com os argumentos apresentados, mostrou-lhe, com os factos apontados em livros sobre estradas de ferro, que para esse fim tinha recebido da Europa, a perfeita possibilidade de se galgar serras por esse meio de transporte — O marquez, sempre incredulo, teimoso e rotineiro, replicou ao ouvir ler os trechos desses livros: « — *Ora, muito se mente em lettra redonda* »!!

Na França o espirito de rotina tambem creou no inicio da viação ferrea os maiores obstaculos aos projectos de estradas.

Charles Dupin, membro da Academia Franceza, em 1830, apresentou ao Instituto uma memoria justificando a improficuidade da locomotiva e concluiu com a seguinte sentença absurda: « *Les roues tourneront sur place et ne demarreront pas.* »

E tanto mais extravagante se nos afigura essa opinião, quanto o illustre membro da Academia devia ter conhecimento da brilhante experiencia feita em 1800 nas ruas de Philadelphia num carro a vapor — invenção do cidadão americano Olivier Evans, que a respeito do futuro da locomotiva formulou o mais exacto juizo, dizendo:

« *Tempo virá em que se ha de viajar de uma cidade a outra, nos carros movidos a vapor, com velocidade superior á dos passaros. Passageiros partindo*

de Washington pela manhã, poderão almoçar em Baltimore, jantar em Philadelphia e ceiar em Nova York. »

E ainda mais, devia conhecer tambem os seguintes factos significativos:

Em 1801 Trevithick e Vivian construiram carros a vapor, que foram experimentados em 1804 na estrada do Merthyr-Tydwil, no paiz de Galles.

Foi o inicio da locomotiva; o carro rebocou 10 toneladas e desenvolveu a velocidade de 8 kilometros por hora; mas não podia vencer rampas, por falta de peso sufficiente para produzir adherencia.

Para esse fim vieram os trabalhos de Blenkinsop em 1811, os de Edward e Chapmann e Brunton em 1812 e os de Blackett em 1813. Vieram depois as locomotivas de Jorge Stephenson, construidas em 1814 e 1815, a locomotiva de Hackworth construida em 1825. Neste anno foi inaugurada a *primeira estrada de ferro do mundo*, com 25 kilometros de extensão de Stockton a Darlington. A locomotiva foi dirigida pelo proprio Jorge Stephenson, rebocava 90 toneladas e desenvolveu a velocidade de 15 milhas por hora.

Em 1828 Marc Seguin descobriu a caldeira tubular, *cuja applicação ás locomotivas deu logar ao emprego das grandes velocidades, que por sua vez vieram facilitar o transporte em grande massa dos viajantes e mercadorias.* [1]

[1] *Noções de Estatistica*, pelos Engenheiros civis Henrique Amaral e Paula Pessôa, folheto de 59 pags. com 17 figuras, impresso em 1893 na Companhia Typographica do Brazil á rua dos Invalidos 93 e editado por Laemmert & Comp. á rua do Ouvidor 66.

Em 6 de outubro de 1829 realizou-se o celebre concurso de Rainhill, aberto pela directoria da estrada de ferro de Liverpool a Manchester, que foi entregue ao trafego em 15 de setembro de 1830.

O grande Thiers dizia em 1835 no parlamento francez:

« *Il n'y a pas aujourd'hui huit ou diz lieues de chemin de fer en construction en France et pour mon compte, si on venait m'assurer qu'on ferait cinq par année, je me tiendrais pour fort heureux. Il faut voir la realité: car même en supposant beaucoup de succés aux chemins de fer, le développement ne serait pas ce que l'on avait supposé.* »

E tão convencido estava da imprestabilidade desse meio de transporte, que pouco depois, n'uma conferencia particular com uns engenheiros, declarou:

« *Vous voulez que je propose aux chambres de vous conceder le chemin de Rouen, je ne le ferait certainement pas: on me jetterait au bas de la tribune.* »

Em 1871, o grande homem viu o extraordinario serviço que as estradas de ferro prestaram na rapida mobilisação das forças do exercito francez, sem fallar no grande impulso industrial que ellas provocaram; e certamente se sentiria muito feliz si houvessem construido 20 ou 30 leguas por anno, em vez das cinco que aconselhava.

No meio das incertezas e das incredulidades, houve um homem que teve a visão clara dos prodigiosos resultados dessa nova força, desse novo

agente de progresso, desse maravilhoso meio de transporte.

Foi Roberto Peel, que em 1834, n'um *meeting* de Tamvort, aconselhava ao povo e aos poderes constituidos :

« *Apressemo-nos ! apressemo-nos ! E' indispensavel cortar a Inglaterra de um extremo ao outro de communicações a vapor, si quizermos manter no mundo o nosso logar, a nossa superioridade !* »

Entre nós. . . . .
. . . .
nada se ha feito, póde-se dizer, e o motivo se encontra nas duras verdades seguintes, escriptas em 1869 pelo conselheiro Manoel da Cunha Galvão:

> « As estradas de ferro não teem tido no Brazil o desenvolvimento que fôra para desejar. O governo do paiz e seus habitantes, occupam-se de preferencia de politica, e entretem-se na parte especulativa, abandonando em geral o que diz respeito ao bem estar material do povo.
>
> A tribuna legislativa tem sido abrilhantada por longos discursos, muito eloquentes, mas cujo resultado final póde-se bem dizer :— *inania verba et preterea nihil*. A nossa legislação é já immensa, as leis annuas e os regulamentos do governo formam grossos volumes. O espaço, porém, percorrido pelas nossas vias ferreas está na razão inversa dos discursos proferidos nas camaras, da legislação e das decisões do governo.
>
> Os *grandes homens* do paiz são os que mais fallam e quanto mais fallam mais sobem.
>
> Nesta atmosphera não podem medrar as estradas de ferro.» (1)

(1) *Noticia sobre as Estradas de Ferro do Brasil*, impressa na typ. do *Diario do Rio de Janeiro*, na rua do Ouvidor n. 97 — Um vol. de 478 pags.

E. DE FERRO MAUÁ

Em 29 de agosto de 1852 teve começo a construcção da — *primeira via ferrea Brasileira* — a estrada de ferro de Petropolis (vid. pag. 15), denominada depois, E. de F. Mauá. [1]

Ao mesmo concessionario dessa estrada, Irinêo Evangelista de Souza, concedeu o governo, por decreto n. 1088 de 13 de dezembro de 1852, privilegio de outra estrada de ferro, que partindo de Petropolis se dirigisse ao Parahyba, nas immediações das Tres Barras, e d'ahi ao Porto Novo do Cunha.

Combinando-se essa concessão com a primitivamente feita pelo decreto n. 987 (vid. pag. 15) destaca-se logo uma solução de continuidade, que desappareceu depois com o contracto feito para o prolongamento da Raiz da Serra até Petropolis.

O decreto n. 1101 de 29 de dezembro de 1852 approvou, com modificação, os estatutos da *Imperial Companhia de Navegação a vapor e Estrada de ferro de Petropolis*, organisada para explorar a concessão constante do decreto n. 987.

A respeito desta estrada, eis o que disse o conselheiro Ottoni:

> « A estrada de ferro de Mauá, parte integrante da empreza citada na epigraphe deste capitulo (*Navegação e estrada de ferro de Petropolis*) observada superficialmente, sem o exame de espirito da concessão e dos successos da época, não passa de uma estrada provincial, de importancia secundaria, de extensão de

(1) Actualmente é a 1ª secção da E. de F. Principe do Grão Pará.

ACÇÃO DA E. DE F. DE PETROPOLIS, DEPOIS E. DE F. MAUÁ

16 1/2 kilometros, sem possibilidade de mais desenvolvimento.

Estudada, porém, nos seus documentos officiaes e nas discussões que a acompanharam desde o berço, vê-se que essa linha fazia parte de uma communicação entre a Côrte e o valle do Parahyba, que a principio houve quem julgasse direcção preferivel á da estrada de ferro de D. Pedro II.

Sua concessão e construcções são anteriores, e em verdade foi em Mauá que sibilou a primeira locomotiva em terra do Brazil.

Mas, quando outorguei a primazia á linha D. Pedro II tinha em vista os projectos de estradas geraes communicando o oceano com o interior.

Si Mauá fosse traçada com seu modesto destino presente, não devia entrar nas vias de communicação a que me referi.

Mas a estrada de Mauá foi idéa competidora da outra, si bem que vencida; porque os primeiros kilometros lançados á pressa para conquistar a primazia não lh'a poderam assegurar, foram apenas a inauguração de um projecto que ficou em principio de execução.

A primeira origem desta empreza foi o contracto celebrado em 27 de abril de 1852 com o presidente da provincia, o Sr. conselheiro Pedreira e depois approvado por lei provincial de 23 de setembro. Naquelle contracto não se escondeu a pretenção de fazer a concurrencia á outra estrada, já então semi-discutida, e notoriamente em via de deliberação; não por outro motivo a presidencia estipulou, na 1ª clausula que a empreza Mauá *em nenhum caso prejudicará a estrada de ferro projectada, partindo do municipio neutro por alguns municipios do Rio de Janeiro até Minas e S. Paulo*.

A mesma resalva se repete na 11ª clausula, promettendo-se, porém, preferencia para o caso de se haver de decretar uma estrada de ferro *de Petropolis por um ponto dos limites da provincia*.

Estas clausulas, mesmo sem a illustração dos debates da época, provam que a idéa do Sr. barão de Mauá era estabelecer a communicação da Côrte para o valle do Parahyba, até Mauá — por agua, de Mauá á Raiz da Serra — por trilhos, da Raiz da Serra a Petropolis — pela rodagem ordinaria e de Petropolis em diante — outra vez por trilhos.

Idéa que S. Ex., fascinado pela vantagem da menor distancia, julgára preferivel a um caminho de ferro continuo desde a Côrte; por um lado haveria, si não estou em erro, 125 a 130 kilometros, por outro acha-se 198. Creio que o Sr. barão, suppondo que as desvantagens da sua linha eram sómente as baldeações e as duas leguas de serviço de bestas em asperos declives, acreditára a reducção da distancia bastante forte para cobrir as ditas desvantagens.

Os poderes publicos entenderam diversamente; mais tarde o progresso dos estudos technicos veio assignalar esta differença, muito mais pesada que as baldeações, isto é, que por Petropolis se tinha de elevar os vehiculos a uma altura maior, cerca de 360 metros, do que na *estrada dos tunneis*, e esta desvantagem, avaliada unicamente, talvez baste para compensar a differença das distancias.

Mauá, portanto, como idéa competidora da linha Pedro II, foi um erro que os poderes publicos não deviam ter favoneado.

No entretanto, veio ainda a concessão por decreto de 13 de dezembro de 1852, ao Sr. barão de Mauá, de uma estrada de ferro de Petropolis para Tres Barras e Porto Novo do Cunha, exactamente a direcção da de *D. Pedro II.*

Este decreto do governo não contribuiu pouco para alimentar a incredulidade na *estrada dos tunneis*, e mais tarde foi causa do erro economico do emprego de 6.000:000$000 na rodagem de Petropolis á Parahyba.

Sendo, porém, o ultimo acto o mais significativo, firmado pelo mesmo ministro que perturbou a concessão da estrada de ferro de D. Pedro II, ficando responsavel pelo augmento posterior da garantia, é-me difficil comprehender a intenção de S. Ex.

E' certo que o Sr. barão de Mauá não pedia garantia de juros; mas não poude ser esse o motivo do decreto, si, como me affirmam, o ministro que o referendou foi dos que mais concorreu para a votação, na Bahia, dos *desgraçados* 2 °/₀. Supposição que tudo explicaria, fôra o desejo de que o Sul não possuisse primeiro do que a Bahia uma estrada de ferro; mas não se póde attribuir sentimento tão mesquinho a homem da illustração do Sr. barão de S. Lourenço.

Devo antes crer que S. Ex. remettendo para Londres os pretendentes á concessão da grande linha,

perdeu a fé na propria medida; porque poucos mezes depois apparece decretando linha diversa para preencher o fim.

Do complexo destes actos, da incredulidade que elles crearam, resultou o maior dos embaraços com que luctou a companhia de Pedro II, logo que tentou a construcção da 2ª secção.

E ainda em 1861, já adiantados os tunneis, tratando-se de adjudicar a 3ª secção, os interesses rivaes pozeram o maior empenho em inutilisar a concessão.

A circumstancia de publicar-se, nessa época, um decreto concedendo ao Sr. barão de Mauá privilegio para planos inclinados na Serra da Estrella prova que S. Ex. era dos que desejavam a inutilisação.» (1)

Em 30 DE ABRIL DE 1854 foi solemnemente inaugurado o trafego de sua primeira Secção, na extensão de 14 kilometros e 500 metros, comprehendendo as estações de Mauá (porto de mar), Inhomerim e parada provisoria do Fragozo.

Foi a PRIMEIRA ESTRADA DE FERRO inaugurada no Brasil.

Ao acto da inauguração compareceu o Imperador D. Pedro II, a quem o benemerito cidadão Irinêo Evangelista de Souza dirigiu as seguintes palavras, que representam valioso documento historico de nossa viação ferrea:

« Senhor.

A directoria da Companhia — *Navegação a vapor e estrada de ferro de Petropolis* — vem render graças a V. V. M. M. pela honra que se dignaram conferir á estrada, vindo assistir á solemnidade de sua inauguração.

Vinte mezes são apenas contados desde que V. V. M. M. honraram com as suas augustas presenças o

(1) *Esboço historico das estradas de ferro*, pelo conselheiro C. B. Ottoni, publicado em 1866 e impresso na typ. de J. Villeneuve & C. á rua do Ouvidor n. 65, folheto de 30 paginas.

primeiro acampamento dos operarios da companhia; coube-me então a distincta honra de depositar nas mãos de V. M. um humilde instrumento de trabalho, do qual V. M. não se desdenhou de fazer uso, como para mostrar aos seus subditos que o trabalho, essa fonte perenne da prosperidade publica, era não só digno da sua alta protecção, porém mesmo de tão extraordinaria honra!

Esse exemplo, Senhor, não foi perdido; elle fez vibrar em nossos corações o enthusiasmo, e o enthusiasmo é esse sentimento um tanto indefinivel, porém que, uma vez despertado em corações generosos, não ha mais sacrificio de que não sejam capazes, não ha mais obstaculos que não saibam vencer!

Hoje dignam-se V. V. M. M. de vir ver correr a locomotiva veloz, cujo sibilo agudo echoará nas mattas do Brazil — prosperidade e civilisação — e marcará sem duvida uma nova éra no paiz. Seja-me permittido, Imperial Senhor, exprimir nesta occasião solemne um dos mais ardentes anhelos do meu coração: esta estrada de ferro, que se abre hoje ao transito publico é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada, Senhor, não deve parar, e si puder contar com a protecção de V. M. seguramente não parará mais, senão quando *tiver assentado a mais espaçosa de suas estações na margem esquerda do Rio das Velhas.*

Alli se agglomerará para ser transportado ao grande mercado da Côrte a enorme massa de producção com que devem concorrer para a riqueza publica os terrenos banhados por essa immensa arteria fluvial, o rio de S. Francisco e os seus innumeros tributarios.

E' então, Senhor, que a magestosa bahia, cujas aguas beijam com respeito as praias da capital do Imperio, verá surgir em seu vasto e abrigado ancoradouro navios sem conta. E' então, Senhor, *que o Rio de Janeiro será um centro de commercio, industria, riqueza, civilisação e força,* que nada tenha que invejar a ponto algum do mundo!

Uma protecção efficaz aos primeiros passos deste meio de locomoção admiravel, que tem contribuido poderosamente para a prosperidade e grandeza de outros povos, fará com que seja uma realidade, e

porventura em época não mui distante, esta visão que me preoccupa.

Dignai-vos, Imperial Senhor, de acolher os ardentes votos que faz a directoria da companhia que leva a effeito no Brazil a primeira estrada de ferro, pela gloria do reinado de Vossa Magestade, pela ventura da augusta familia imperial e pela prosperidade da grande Nação, cujos destinos se acham confiados á alta sabedoria e paternal solicitude de Vossa Magestade.»

Do seguinte modo respondeu o Imperador:

« A directoria da estrada de ferro de Mauá póde estar certa de que não é menor o meu jubilo ao tomar parte no começo de uma empreza que tanto ha de animar o commercio, as artes e as industrias do Imperio. »

« [1] Ainda era um sonho a grande via ferrea, que mais tarde tomou o nome de D. Pedro II e hoje chama-se Central, e já o espirito previdente de Mauá rompia o véo do futuro e avistava a grandeza do porto do Rio de Janeiro, centro das valiosas exportações e importações que circulariam por essa larga arteria!

A linha inaugurada estendia-se então de Mauá até Fragoso por $14^k,500$ e em 16 de dezembro de 1856 chegava á Raiz da Serra com $15^k,190$.[2]

A feiticeira penna, de tantos encantamentos na mão de Francisco Octaviano, deu na *Semana*, folhetim do *Jornal do Commercio*, minuciosa descripção da festa que houve por occasião de se inaugurar esta estrada. Não resistimos ao desejo

(1) Do *Jornal do Commercio* de 29 de maio de 1898.—Notas biographicas sobre o visconde de Mauá, pelo conselheiro J. C. de Souza Ferreira.

(2) Não é exacta esta extensão.

de transcrever aqui alguns trechos dessa bella e graciosa pagina. »

« Eis que o sibilo do vapor dá o signal da primeira corrida. SS. MM. e toda a sua côrte, as autoridades superiores da provincia do Rio de Janeiro, o presidente do conselho, os ministros do Imperio, da Marinha, da Guerra, as senhoras dos convidados e muitas outras pessoas mais notaveis, embarcaram ao som de uma banda marcial e de repetidos applausos. A locomotiva arranca-se do ponto da estação, arrasta o comboio, corre, vôa, atravessa as nove milhas e um quarto da estrada concluida e chega dentro de 23 minutos ao Fragoso, ponto de parada.

Tinha sahido á I hora e 27 minutos e chegado á 1 hora e 50 minutos.

No Fragoso apearam-se todos os passageiros e se dirigiram apoz SS. MM. á casa do Sr. tenente-coronel Albino, presidente da camara municipal da villa da Estrella, a cuja circumscripção pertence a freguezia da Guia, onde se acha situada a localidade denominada Mauá.

A's 2 horas e 27 minutos estavam novamente embarcados os passageiros e com 20 minutos de viagem desembarcaram no primeiro ponto de onde haviam partido.

Não se póde descrever o enthusiasmo com que todos á porfia saudaram o monarcha americano e sua augusta esposa, quando estes se apearam do coche particular que se construira e adereçara pomposamente no centro do comboio. Os vivas os mais cordiaes, os applausos os mais freneticos e espontaneos demonstraram o alto apreço que nos merece uma dynastia que sabe associar-se a todas as idéas nobres, grandes, generosas, de progresso e de protecção illustrada á industria.

Esses applausos redobraram quando o Sr. Ministro do Imperio levou á presença do Imperador o Sr. Irinêu, para que este agradecesse a prova de alta distincção que aquelle augusto Senhor lhe acabava de conferir condecorando-o com o titulo de BARÃO DE MAUÁ.

Nunca a munificencia do soberano recahiu mais justamente e com maior opportunidade. A mão imperial, que ha poucos dias tinha soccorrido um offi-

cial do exercito livrando-o do vexame de esmolar em um concerto, liberalisava agora a outro subdito seu, em presença de uma população reconhecida, a graça que mais devia o ennobrecer ligando ao seu nome um titulo que recorda o maior passo para o desenvolvimento da industria e por conseguinte para a civilisação e riqueza. Coube ainda ao Sr. Pedreira referendar o acto pelo qual o monarcha reconhecia o merito dos esforços do infatigavel emprehendedor, com quem a 24 de abril de 1852 o mesmo Sr. Pedreira, então presidente da provincia do Rio de Janeiro, celebrára o contracto da estrada de ferro de Mauá!

O que se lia nos olhos de todos os que alli estavam era facil de se rastrear. Como é que só agora em 1854 tinhamos o primeiro caminho de ferro, e esse mesmo limitado a um ensaio em tão pequena escala? Como ha quem aconselhe a preferencia á viação actual tirando argumento para isso das grandes despezas das estradas de ferro, quando a experiencia tem demonstrado que essas grandes despezas trazem como consectorios, terminadas as linhas, o dobro de generos para o transporte, o desenvolvimento da lavoura e de todas as industrias, a fertilidade de charnecas e maninhos abandonados até então, o estabelecimento de novos antros de população laboriosa e tantas outras vantagens para o estudo, que duplica em força, em grandeza e em riqueza!»

As condições technicas do trecho inaugurado eram as seguintes: declividade maxima 0,0018, raio minimo das curvas 290^{m},32 e bitola de 1^{m},68, a mais larga até hoje empregada no Brasil.

Os seus trilhos eram de duplo champignon, pesavam 32 kilos por metro corrente e foram assentados sobre panellas de ferro em lastro de areia.

Em 16 de dezembro de 1856 foi entregue ao trafego o resto da linha até a Raiz da Serra com a extensão total de 16 kilometros e 233 metros, elevando-se o seu custo a 1.845:290$003 ou 113:059$200 por kilometro.

A altitude de Mauá é de 2m.200 e a da Raiz da Serra de 31m.100, portanto a differença de nivel entre os dous pontos é de 28m.900.

A locomotiva que representamos ao lado foi a que serviu na inauguração desse trecho — Foi *a primeira* empregada no Brasil e teve o nome pelo qual é ainda hoje conhecida — o de *Baroneza*.

A E. de F. Central conserva como preciosa reliquia essa locomotiva, que se acha nas Officinas.

Figuramos tambem uma acção da companhia.

A tarifa da estrada foi — *a primeira* — empregada no Brasil.

Estabelecida no art. 4° do decreto de 12 de junho de 1852, que fez a concessão, era assim concebida:

> Art. 4.° O emprezario ou companhia por elle organisada perceberá durante o tempo do privilegio e sem que possa alterar para mais, os seguintes preços pelo transporte de passageiros e cargas:
>
> Por pessoa calçada maior de 12 annos. . 1$500
> Idem, idem menor. $800
> Idem, descalça maior de 12 annos. . $640
> Idem, idem menor. $380
> Por cada arroba de peso $080
> Por cada pipa ou volume correspondente . . . . 1$280

* * *

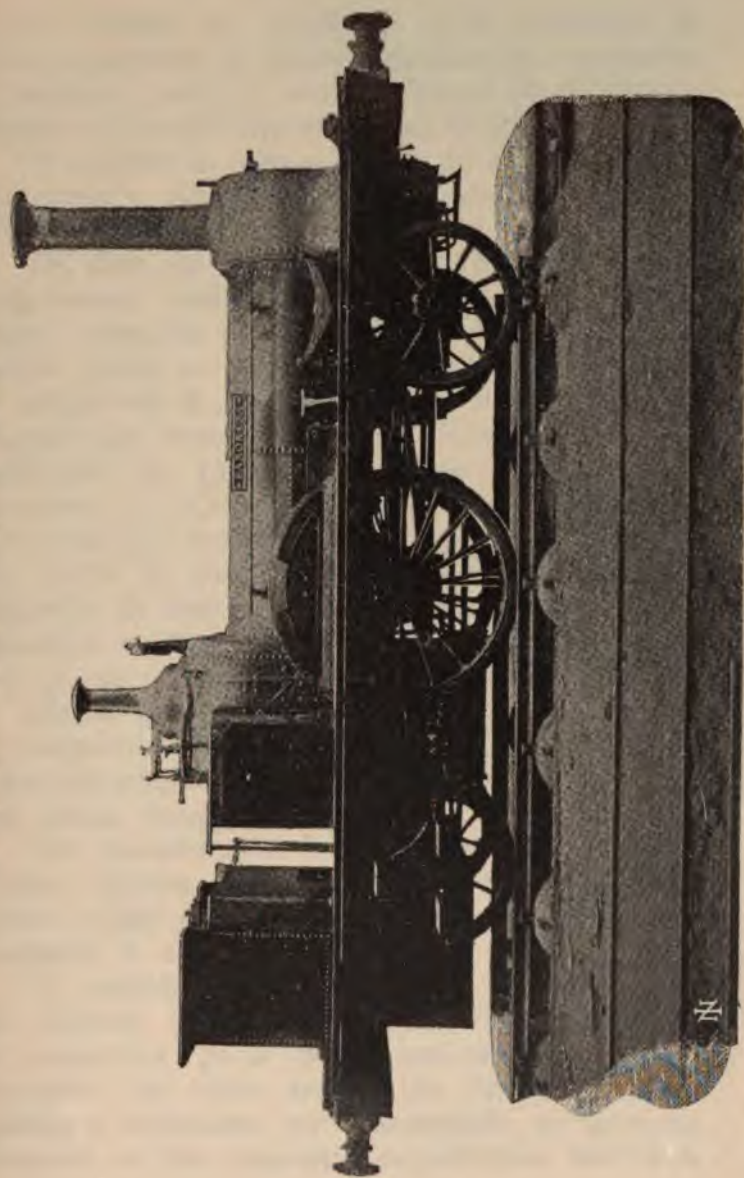
O relatorio do ministro do Imperio de 1859 diz sobre esta estrada:

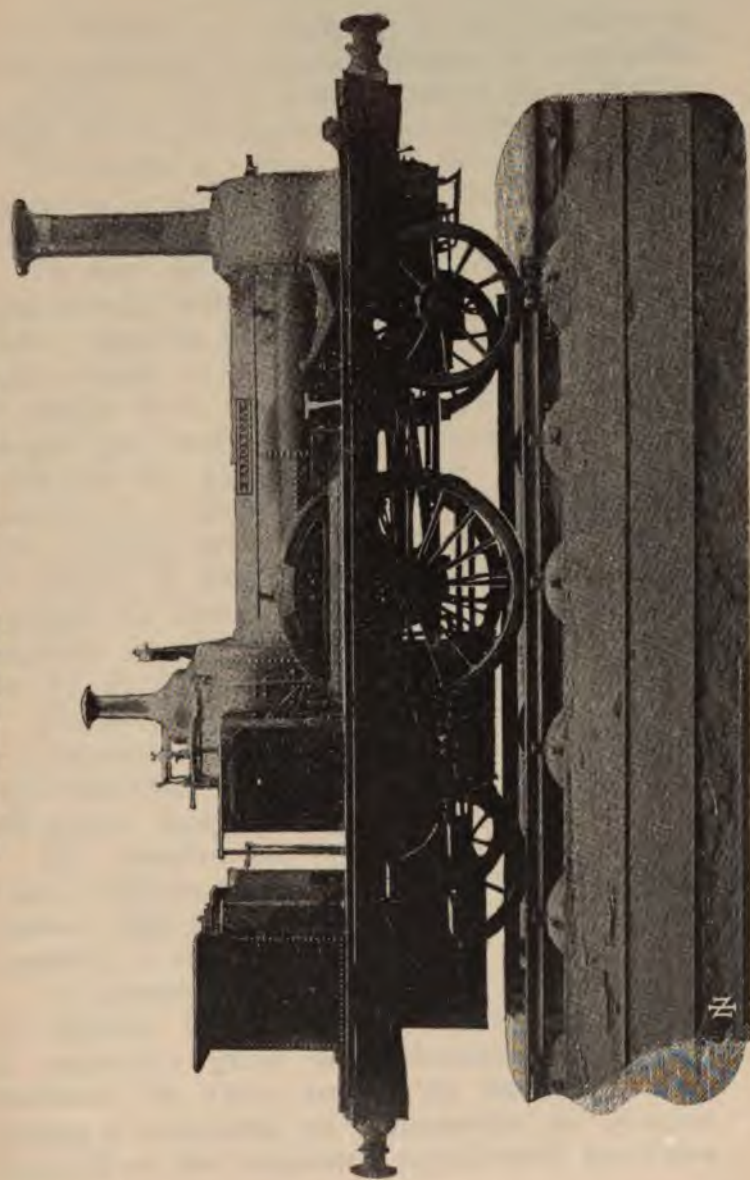
> « Nesta via ferrea o serviço se tem feito sem interrupção e sem o menor accidente.
>
> As primitivas pontes de madeira foram substituidas por outras de ferro, tendo uma dellas o comprimento de 134 pés.»

A BARONEZA. — VISTA DE FRENTE

Primeira locomotiva que rodou em trilhos no Brasil em 30 de Abril de 1854 e que serviu na inauguração da E. de F. Mauá

Pag. 34 — 1

A BARONEZA. — VISTA DE LADO

Primeira locomotiva que rodou em trilhos no Brasil em 30 de Abril de 1854 e que serviu na inauguração da E. de F. Mauá

A BARONEZA. — VISTA DE LADO

Primeira locomotiva que rodou em trilhos no Brasil em 30 de Abril de 1854 e que serviu na inauguração da E. de F. Mauá

PAG. 74 — ✝

a solver a crise resultante do contracto da *União e Industria* com a *E. de F. D. Pedro II*:

> «1.º Tomar o governo a si a empreza, pagando-lhe a quantia de 1.200:000$ em apolices de 6 °/o ao par.
>
> 2.º Concorrer com a quantia necessaria afim de supprir a deficiencia de meios para occorrer ás despezas indispensaveis e ao dividendo annual de 6 °/o.
>
> 3.º Subvencionar a companhia com a prestação mensal de 20:000$ desde o dia em que começou a ter execução o contracto celebrado com a companhia *União e Industria*.»

Na exposição do mesmo presidente interino da companhia, apresentada á assembléa geral dos accionistas em 15 de abril de 1869, encontram-se os pormenores relativos á suspensão do trafego que se effectuou em virtude do parecer da commissão do exame de contas, cuja conclusão foi a seguinte:

> «1.º Que sejam approvadas as contas e o relatorio da nossa companhia no anno findo.
>
> 2.º Que o Sr. presidente interino seja louvado pelo bom andamento que deu aos negocios da companhia.
>
> 3.º Que se espere até 31 de março corrente a solução do governo imperial.
>
> 4.º Que no dia 31 de março pare o serviço da companhia, si a decisão do governo imperial fôr nulla, avisando o publico pelos jornaes desta resolução.
>
> 5.º Que si a decisão fôr contraria a nosso pedido, a companhia liquide immediatamente, ficando, outrosim, a directoria autorisada com plenos poderes para tratar com o governo, mas sem poder diminuir a quantia estipulada em qualquer dos tres quesitos da proposta.»

Como já dissemos, foi o trafego suspenso e depois restabelecido a titulo de ensaio, obtendo-se

então modificação do contracto e alteração da tarifa estabelecida, começando a vigorar, em 12 de julho de 1869, a nova tabella que se segue:

Passagens

	1ª classe	2ª dita	3ª dita
Da Prainha a Mauá e vice-versa	2$000	1$500	1$000
» » » Inhomerim e vice-versa	3$000	2$500	1$500
» Prainha á Raiz da Serra e vice-versa.	6$000	4$000	2$000
De Mauá a Inhomerim e vice-versa	2$500	2$000	1$000
» Mauá á Raiz da Serra e vice-versa	4$000	2$500	1$000
» Inhomerim á Raiz da Serra e vice-versa	3$000	2$500	1$000

Bagagens

	leve	pesada
Entre a Prainha e Mauá.	$200	$100
» Mauá e Raiz da Serra. . . .	$300	$200
» » Raiz da Serra e Prainha . . .	$500	$300

O minimo da percepção, qualquer que seja o peso, é:

Entre a Prainha e Mauá	$500
» Mauá e Raiz da Serra	$500
» » Raiz da Serra e Prainha.	1$000

A bagagem leve acompanha o passageiro e a pesada deve chegar 24 horas depois.

Rio de Janeiro, 12 de julho de 1869.— O presidente interino, *Alfredo Bastos.*

Relativamente aos meios reclamados em requerimentos pela companhia, o ministro das obras publicas de então submetteu a questão ao corpo legislativo, depois de nomeado o engenheiro fiscal Dr. Januario Candido de Oliveira, de ouvido o presidente da provincia do Rio de Janeiro e as

secções do Imperio e fazenda do Conselho de Estado.

As commissões reunidas de fazenda e commercio da Camara dos Srs. Deputados deram o seu parecer que concluiu da maneira seguinte:

«E', pois, nossa opinião que, remettendo-se este parecer ao governo, se lhe peçam os esclarecimentos que nelle se refere e que são indispensaveis para resolver-se com acerto e criterio a respeito do pedido da companhia.

Paço da Camara, 15 de setembro de 1869.— *Pereira da Silva.— A. Figueira.— Cardoso de Menezes.— Lima e Silva.— A. de Oliveira.— Ferreira Lage.*»

Fornecendo o ministerio das obras publicas os esclarecimentos pedidos, foi a questão submettida ás tres commissões reunidas de fazenda, commercio, industria, artes e obras publicas, que emittiram parecer concluindo com a proposta da seguinte

RESOLUÇÃO

«Art. 1.º Fica o governo autorisado a conceder á companhia da Estrada de Ferro de Petropolis uma garantia de juro até 5 % ao anno sobre o capital existente de 1.200:000$000.

Art. 2.º Ficam revogadas as disposições em contrario.— *Cardoso de Menezes.— Ferreira Lage.— Lima e Silva.— Affonso de Carvalho.— S. Paranhos.*»

Este parecer teve voto em separado — com a data de 5 de outubro de 1869 e assignado pelos Srs. Pereira da Silva, Andrade Figueira, Augusto de Oliveira e Mello Rego.

O decreto n. 4761, de 24 de julho de 1871, permittiu á companhia reduzir o seu capital de 2.000:000$ para 1.000:000$000.

Em 31 de agosto de 1872 o barão de Mauá celebrou contracto com a presidencia da provincia do Rio de Janeiro para o prolongamento da estrada até Petropolis, adoptando para a construcção da linha o systema de cremalheira central. Esse contracto foi approvado pela lei provincial n. 1965, de 10 de dezembro de 1873, que concedeu ao prolongamento a garantia de juros de 7 °/₀ sobre o capital de 600:000$. Os estudos feitos vieram demonstrar a insufficiencia do capital garantido; por esse motivo o contractante solicitou augmento do mesmo capital na importancia de 500:000$, afim de poder realisar a construcção da linha. O augmento de capital foi negado e a concessão caducou por esse motivo. O decreto n. 5963, de 14 de julho de 1875, approvou os novos estatutos da *Imperial Companhia de navegação a vapor e Estrada de Ferro de Petropolis*.

Não obstante todo o trabalho de propaganda e animação para a construcção daquelle prolongamento, só em 28 de fevereiro de 1879 é que a presidencia da provincia conseguiu contractar esse serviço com Miguel Calogeras, Pandiá Calogeras e Luiz Berrini, aos quaes *generosa e gratuitamente* cedeu o visconde de Mauá os estudos feitos na serra e que lhe haviam custado 30:000$000. Esses estudos foram logo sujeitos a uma cuidadosa revisão que demonstrou a impossibilidade de sua execução; por esse motivo os emprezarios mandaram proceder a novos estudos, conseguindo-se um traçado que reduziu de 60 °/₀ as despezas consideradas no projecto primitivo. No mesmo anno de 1879 os emprezarios requereram ao governo da provincia a concessão para o prolongamento até S. José do

Rio Preto; a presidencia, porém, pelos despachos de 31 de maio e 9 de junho, exigiu como condição preliminar para conceder-lhes o privilegio a apresentação dos estudos definitivos desse trecho.

Os trabalhos de construcção da Raiz da Serra a Petropolis foram encetados em 1 de agosto de 1879. O decreto n. 8071, de 7 de maio de 1881, ampliou por mais 15 annos o prazo do privilegio concedido á *Imperial Companhia de navegação a vapor e estrada de ferro de Petropolis*.

O decreto n. 8120, de 21 de maio de 1881, approvou os estatutos da *Companhia E. de F. Principe do Grão-Pará*, organisada na praça do Rio de Janeiro com o capital de 1.100:000$ para a construcção da linha entre a Raiz da Serra e Petropolis e seu prolongamento até S. José do Rio Preto.

O decreto n. 8280, de 15 de outubro do mesmo anno, concedeu á companhia os favores constantes dos §§ 2°, 4°, 5°, 6° e 7° do art. 9° do regulamento approvado por decreto n. 5561, de 28 de fevereiro de 1874, e que consistem na cessão gratuita de terrenos devolutos, no uso das madeiras, na isenção de direitos de importação sobre trilhos, etc., na preferencia para lavra de minas e, finalmente, na preferencia para a acquisição de terrenos devolutos á margem da linha.

Executados os estudos da linha de Petropolis a S. José do Rio Preto, foram approvados pela presidencia da provincia os relativos á secção do Areal ao ponto extremo, ficando dependentes de solução do governo geral os referentes ao trecho de Petropolis ao Areal, por ter sido a linha projectada em alguns pontos sobre o leito da estrada de rodagem *União e Industria*.

O trecho da Raiz da Serra a Petropolis na extensão de 8 kilometros e 857 metros foi aberto ao trafego em 20 de fevereiro de 1883, tres annos e meio depois do inicio de sua construcção.

Transcrevemos a seguinte descripção do traçado, feitas as devidas correcções:

A linha de cremalheira partindo da Raiz da Serra na cota $31^m,100$ vence a altura de $842^m,300$ no alto da serra, seu ponto culminante, com o desenvolvimento de $6^k,023$, tendo-se empregado a maxima declividade de 15 °/₀ e o raio minimo de $149^m,91$, correspondente á curva de 7°39'. A linha segue em grande parte o valle de Cayuába, transpondo-o duas vezes em grande viaducto de columnas de ferro entre os kilometros 4 e 5 e em ponte de alvenaria pouco antes do kilometro 4. Além dessas obras d'arte contam-se mais o viaducto do Bonini sobre columnas de ferro entre os kilometros 5 e 6, a ponte sobre o Cayuába-mirim com tres vãos entre os kilometros 4 e 5, a ponte do Baptista antes do kilometro 1. Do alto da serra a Petropolis é a linha construida pelo systema ordinario com o desenvolvimento de $2^k,844$ de extensão, acompanha o valle do Palatinado e o transpõe duas vezes em pontes de superstructura metallica. A declividade maxima nesse trecho é de 2 °/₀ e o raio minimo de $89^m,94$, correspondente á curva de 12°46'.

De Petropolis em diante atravessa, em tunnel, a garganta de Quissamã, desce até a cascata de Itamaraty, ahi transpondo o rio em viaducto. Dahi acompanha o Itamaraty e o Piabanha até o logar chamado Barra Mansa, de onde passa para a margem esquerda do ultimo, indo adiante atravessar em tunnel, o morro do Cedro no prolonga-

mento da serra do Taquaril. Vencido esse morro, a linha segue o valle do ribeirão Iracanam até as proximidades de sua confluencia com o Piabanha no logar denominado Areal, subindo dahi o valle deste ultimo, que é transposto adiante por uma ponte de 74 metros de vão, com o fim de passar para a margem direita do rio que acompanha, descendo até a confluencia com o rio Preto. Subindo, finalmente, o valle deste, a linha segue até a povoação de S. José do Rio Preto, seu ponto terminal.

De Mauá até S. José do Rio Preto a extensão é de $91^k,500$.

De Petropolis em diante não nos foi possivel obter informações sobre datas de inauguração de serviço, de trafego e da terminação da linha.

*
* *

Em 20 de fevereiro de 1883 a presidencia da provincia do Rio de Janeiro innovou com a directoria da E. de F. Mauá, o contracto de 27 de abril de 1852, prorogando por mais 70 annos o privilegio concedido pela condição 1^a daquelle contracto.

Por escriptura publica de 18 de maio de 1883, lavrada em notas do tabellião Cantanheda, a *Companhia Estrada de Ferro Principe do Grão Pará* fez acquisição do activo e passivo da *Imperial Companhia de navegação e estrada de ferro de Petropolis*, transferindo-lhe esta os seus privilegios, a linha ferrea e material fluctuante pela quantia de 2.000:000$, mediante pagamento em titulos preferenciaes (*debentures*), que venciam os juros de $6\ ^1/_2\ ^0/_0$ ao anno e $1\ ^0/_0$ de amortisação.

Com essa acquisição perdeu o seu nome a LEGENDARIA E. DE F. MAUÁ construida, por conta propria, sem auxilio da Nação e da provincia, pelo benemerito cidadão Irinêo Evangelista de Souza, depois visconde de Mauá. Foi ella o *ponto de partida do progresso material de nossa patria;* entretanto...

> « houve quem trocasse o nome da pequena via-ferrea, quem tivesse tão triste lembrança... mas não haverá quem se esqueça de que aquelles poucos kilometros representam o esforço de um espirito superior». (1)
>
> « Esta estrada deve ser para os brasileiros uma empreza venerada; ella symbolisa o *alpha* de nossa via-ferrea; ahi sentiu pela *primeira vez* o solo da patria o rodar da locomotiva.» (2)

*
* *

. . . .

Fazemos d'aqui um appello aos sentimentos generosos da imprensa, do commercio, do Club de Engenharia e da directoria da companhia Leopoldina para essa obra de justiça á memoria de um illustre brasileiro, a quem a patria deve a iniciativa de tantos melhoramentos, restituindo á estrada o seu antigo nome, que de facto e de direito lhe pertence.

Podendo demorar a publicação deste trabalho, aproveitamos o momento favoravel de uma festa em homenagem á memoria do visconde de Mauá, promovida pela companhia Luz Stearica para apresentar ao Club de Engenharia em 11 de junho

(1) *Revista das estradas de ferro*, pelo engenheiro civil Francisco Picanço.

(2) *As estradas de ferro no Brasil* em 1879, pelo engenheiro F. P. Passos, folheto de 104 pags. publicado em 1880 na Typographia Nacional.

de 1898 uma indicação no sentido da mudança do nome de Principe do Grão-Pará. Acceita por unanimidade a indicação, foi na mesma sessão do Club apresentada pelo illustrado Dr. Paulo de Frontin uma moção a respeito e que veio publicada nas *varias* do *Jornal do Commercio* de 23 de junho.

Ao appello feito á imprensa desta Capital corresponderam gentilmente no dia 28 de junho *O Paiz* e a *Gazeta de Noticias* e no dia 29 o *Jornal do Brasil*.

A directoria da *Leopoldina Railway*. . . . .
. . . .
não poude ainda satisfazer o pedido do povo brazileiro, representado pela imprensa, pelo commercio e pela classe dos engenheiros e industriaes!!

Com o fim de ficar bem consignado o facto, lembra o autor deste trabalho — que se nega uma homenagem tão justa e tão simples — a um dos mais illustres brasileiros a quem se deve, além da creação da viação ferrea brasileira, as seguintes emprezas a que ligou seu nome: Estaleiro, Fundição e Officina de Machinas da Ponta d'Arêa, Companhia de Illuminação a Gaz do Rio de Janeiro, Companhia Fluminense de Transportes, Banco do Brazil, Estrada de Ferro de Petropolis, Navegação a vapor do rio Amazonas, Estrada de ferro do Recife ao S. Francisco, Estrada de ferro da Bahia, Companhia Diques Fluctuantes, Companhia Luz Stearica, Companhia Montes Aureos Gold Mining, Estrada de ferro Santos a Jundiahy, Estrada de ferro de D. Pedro II, Companhia Botanical Garden Railway Road, Estrada de ferro de Antonina a Corytiba, Estrada de ferro

do Paraná a Matto Grosso, Cabo sub-marino, Abastecimento d'agua á Capital do Brasil, Estrada de ferro do Rio Verde, Banco Mauá & Comp. etc.

*
* *

O decreto n. 9029 de 29 de setembro de 1883 approvou a transferencia feita pela *Imperial Companhia de navegação a vapor e estrada de ferro de Petropolis* á *Companhia E. de F. Principe do Grão-Pará.*

A presidencia da provincia do Rio de Janeiro firmou em 3 de julho de 1884, com a companhia, um contracto pelo qual concedia-lhe a linha de Petropolis a S. José do Rio Preto e prendia nelle todos os outros contractos anteriores relativos á mesma estrada. Em virtude desse novo contracto foi a concessão garantida por 80 annos, concedido privilegio de zona de 18 kilometros para cada lado do eixo da linha e estabelecida a reversão para a provincia, sem indemnisação, no fim do referido prazo, de toda a estrada com suas obras, material fixo e rodante.

Em assembléa geral de 21 de julho de 1884 foram approvados os novos estatutos da companhia elevando o seu capital a 4.000:000$000.

A lei n. 3232, de 3 de setembro desse mesmo anno, autorisou o governo a consentir que a companhia assentasse os seus trilhos no leito da estrada de rodagem *União e Industria* a partir do kilometro 10, além de Petropolis, até o Areal, ficando a companhia obrigada a conservar a estrada nos pontos utilisados. Para execução dessa

lei o governo não chegou a accordo com a companhia, que resolveu então seguir o traçado por fóra da *União e Industria*, o que já havia sido approvado pela presidencia da provincia.

Em 15 de outubro de 1884 foi inaugurada a construcção do prolongamento de Petropolis a S. José do Rio Preto.

O decreto n. 9447 de 20 de junho de 1885 concedeu á *Companhia E. de F. Principe do Grão-Pará*, com applicação á linha de Petropolis a S. José do Rio Preto, os prazos dos §§ 2°, 4°, 6° e 7° do art. 9° do decreto n. 5561 de 28 de fevereiro de 1874.

Para evitar a incommoda baldeação de passageiros e cargas na Raiz da Serra, por differença de bitola, reduziu-se a 1 metro a de 1m,68 existente no trecho primitivo desse ponto a Mauá.

O decreto n. 9932 de 11 de abril de 1888 concedeu á companhia privilegio para prolongar sua linha, da estação do Areal a Entre Rios.

Em 13 de agosto de 1888 formou-se em Londres um syndicato para acquisição da *E. de F. Principe do Grão-Pará* e 12 dias depois, em 25 de agosto, o mesmo syndicato depositou, n'um dos bancos desta praça, a quantia de 1.000:000$ como signal da negociação.

O decreto n. 10.032 de 15 de setembro de 1888 autorisou a *Companhia E. de F. Principe do Grão-Pará* a transferir á *Rio de Janeiro and Northern Railway Company* os onus, obrigações, vantagens e direitos a que se referem os decretos ns. 8071 de 7 de maio de 1881, 9029 de 29 de setembro de 1883 e 9932 de 11 de abril de 1888.

Em 19 de outubro do mesmo anno de 1888 o mencionado syndicato depositou mais a quantia de 3.000:000$000. Em 9 de novembro, por sentença do juiz da 1ª vara commercial, foram cancelladas as hypothecas feitas sobre as estradas de ferro *Norte e do Grão-Pará*. Em 16 de novembro, perante o governo provincial, e em 24 do mesmo mez, perante o governo geral, assignaram-se os termos de transferencia dos contractos, concessões, etc. de accordo com o decreto de 15 de setembro desse anno.

Em 17 de novembro fez a *The Rio de Janeiro and Northern Railway Company* uma emissão de £ 1.350.000 e juros de 5 °/o destinada exclusivamente á acquisição da *E. de F. Principe do Grão-Pará*. Ao cambio de então representava essa somma a quantia de 14.222:222$222.

Nessa mesma data, 17 de novembro, lavrou-se a escriptura de posse.

O decreto n. 10.164 B de 5 de janeiro de 1889 alterou as clausulas 2ª e 8ª do decreto n. 9932 de 11 de abril de 1888, relativas ao prolongamento de Areal a Entre Rios, e o decreto n. 10.367 de 21 de setembro de 1889 approvou os estudos definitivos do prolongamento, desde o Areal até Entre Rios, a que se referem os decretos acima mencionados neste periodo.

Em 28 de junho de 1890 foi lavrada em notas do tabellião Pedro Evangelista de Castro uma escriptura de emprestimo contractado pela *Companhia E. de F. Leopoldina* com Morton Rose na importancia de £ 1.150.000 e juros de 5 °/o. Esse emprestimo teve por fim a acquisição da *E. de F. Principe do Grão-Pará* e a sua importancia

total ao cambio de então representava a quantia de 10.222:222$222.

A renda do mez de julho de 1890 correu ainda por conta da *The Rio de Janeiro and Northern Railway;* mas de agosto em diante correu e corre ainda por conta da *Companhia Leopoldina.*

O decreto n. 1341 de 7 de abril de 1893 declarou caduca a concessão relativa ao prolongamento, da estação do Areal a Entre Rios, da *E. de F. Principe do Grão-Pará.* O decreto n. 2797 de 14 de janeiro de 1898, concedeu autorisação á *Leopoldina Railway Company limited* para funccionar na Republica, tendo por fim essa companhia adquirir, entre outras, a *Estrada de ferro Principe do Grão-Pará.*

Foi organisada com o capital de £ 5.500.000 dividido em 550 mil acções de £ 10 cada uma.

Para concluir o estudo historico que fizemos da nossa *primeira via ferrea* e seu prolongamento, apresentamos o seguinte quadro do movimento financeiro de todo serviço de transporte, desde o seu inicio até onde conseguimos obter dados seguros:

QUADRO DO MOVIMENTO FINANCEIRO DA E. DE F. MAUÁ

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	SALDO
1855	164:150$672	115:296$150	48:854$722
1856	191:208$753	189:660$070	1:548$683
1857	287:224$007	258:180$335	29:043$672
1858	317:424$046	291:013$535	26:410$511
1859	393:735$559	244:347$855	149:387$704
1860	437:024$712	216:881$236	220:143$476
1861	494:627$567	254:830$005	239:747$562
1862	403:862$599	225:346$045	178:516$554
1863	435:992$107	254:098$033	181:894$074
1864	485:898$635	248:914$588	236:984$047
1865	556:265$182	294:188$333	262.076$849
1866	591:074$393	298:460$815	292:613$578
1867	709:222$555	365:839$300	343:383$255
1868	581:749$779	358:556$099	223:193$680
1869	201:662$033	183:662$033	18:000$000
1870	218:072$820	162:920$950	55:151$870
1871	226:780$630	140:996$250	85:784$380
1872	232:227$230	171:236$380	60:990$850
1873	246:881$410	179:628$990	67:252$420
1874	246:804$630	170:755$910	76:049$620
1875	353:001$560	235:061$900	117:939$660
1876	390:270$300	298:412$020	91:858$280
1877	397:406$360	271:984$470	125:424$890
1878	396:875$840	292:389$370	104:486$470
1879	399:417$160	288:673$590	140:743$570
1880	407:008$510	275:782$410	131:226$100
1881	453:247$110	276:173$210	177:673$900
1882	487:671$610	287:705$080	199:966$530
1883	514:984$476	325:025$215	186:959$261
1884	574:606$420	292:750$303	281:856$117
1885	633:016$020	309:755$085	323:760$935

Com as datas da inauguração das primeiras estradas de ferro, em diversos paizes do mundo, verá o leitor que o Brasil figura no numero das mais adiantadas nações, que introduziram tão util melhoramento:

1 Inglaterra ([1]) (27 de setembro) 1825
2 Estados Unidos. 1831
3 França 1832
4 Belgica (5 de maio) 1835
5 Allemanha (dezembro) 1835
6 Cuba (agosto). 1837
7 Russia (abril) 1838
8 Hollanda (setembro) 1839
9 Italia (outubro). 1839
10 Suissa (julho) 1844
11 Dinamarca (setembro). 1844
12 Jamaica (novembro) 1845
13 Hespanha (outubro) 1848
14 Mexico (outubro) 1850
15 Perú (maio). 1851
16 Chile (maio). 1852
17 India ingleza (abril) 1853
18 Noruega (julho) 1853
19 Brazil (30 de abril) 1854
20 Portugal (julho) 1854
21 Victoria (Oceania) (setembro) 1854
22 Nova Granada (janeiro) 1855
23 Suecia (fevereiro). 1855
24 Nova Galles do Sul (maio) 1855
25 Egypto (janeiro) 1856
26 Australia Meridional (abril) 1856
27 Costa Rica 1858
28 Guyana Ingleza (dezembro) 1858
29 Grecia (fevereiro). 1860
30 Cabo da Boa Esperança (junho) 1860
31 Queensland (Oceania) (julho) 1860
32 Turquia (outubro). 1860
33 Turquia da Asia (dezembro). 1860

([1]) Foi n'esta estrada — de Stockton a Darlington que Jorge Stephenson fez as primeiras experiencias sobre a locomotiva. A primeira estrada de ferro regular da Inglaterra e que transportou passageiros foi a de Liverpool a Manchester, inaugurada no dia 30 de setembro de 1830.

34 Mauricia (maio) 1862
35 Algeria (agosto) 1862
36 Paraguay (outubro) 1863
37 Republica Argentina (dezembro) 1863
38 Nova Zelandia (dezembro) 1863
39 Ceylão (outubro) 1865
40 Venezuela (fevereiro). 1866
41 Java (agosto) 1867
42 Taiti (agosto) 1868
43 Republica do Uruguay (fevereiro) 1869
44 Tasmania (Oceania) (fevereiro). 1871
45 Honduras (setembro) 1871
46 Japão (novembro) 1872
47 Australia Occidental (janeiro) 1874
48 China 1ª vez (30 de junho) 1876
49 Nubia. 1877
50 Siberia (março) 1878
51 Ilha Hawaï 1879
52 » Maouï 1879
53 Guatemala (junho). 1880
54 Equador 1881
55 China 2ª vez (20 de novembro). 1886

RECIFE AND S. FRANCISCO RAILWAY C°.

Baseado na lei de 26 de junho de 1852, o governo concedeu a Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay privilegio exclusivo por 90 annos, com todos os favores da mencionada lei, para a construcção de um caminho de ferro na provincia de Pernambuco entre a cidade do Recife e a povoação denominada Agua Preta. O decreto da concessão tem o n. 1030 e data de 7 de agosto de 1852, quando foi assignado o respectivo contracto que, submettido á opinião da Assembléa geral legislativa, foi approvado e sanccionado pelo decreto n. 670 de 11 de setembro de 1852.

O decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853 modificou, conforme o disposto no decreto legislativo n. 725 de 3 de outubro do mesmo anno e depois de ouvida a secção do Conselho de Estado dos negocios do Imperio, algumas das condições impostas no decreto n. 1030; sendo então fixado em £ 875.123 o capital necessario á construcção da estrada até a confluencia dos rios Una e Pirangy, em vez da povoação de Agua Preta, e de accordo com as plantas e orçamentos apresentados pelo engenheiro inglez Borthwick, que fez os estudos desse trecho. (1) O decreto n. 1246 de 13 de outubro de 1853 autorisou a funccionar no Imperio e approvou os estatutos da *Recife and S. Francisco Railway Company*, organisada na praça de Londres nesse mesmo anno e que adquiriu a concessão dessa estrada.

(1) Relatorio do Ministerio do Imperio de 1854.

Foi a *primeira companhia* organisada na Europa para construcção de estradas de ferro no Brasil.

O decreto n. 1629 de 11 de agosto de 1855 alterou os de ns. 1030 e 1245, estendendo a garantia de juros de 5 % ao capital de £ 1.200.000, elevado pela lei provincial n. 153 de 21 de setembro de 1854 que sobre elle concedeu a garantia addicional de 2 %.

Os trabalhos de construcção foram inaugurados em 7 de setembro de 1855, sob a direcção de George Farness, agente da companhia.

Em 8 de fevereiro de 1856 foram lançadas ao mercado as acções da companhia em numero de 60.000, das quaes foram logo tomadas em Londres 48.000 e reservadas para o Brasil 12.000 que foram trazidas pelo concessionario Alfredo Mornay. Destas ultimas foram tomadas um pouco mais de 4.000 em Pernambuco e o restante na praça do Rio de Janeiro. (1)

O decreto n. 2014 de 7 de novembro de 1857 approvou a tabella de preços de transporte de mercadorias e de passageiros na 1ª secção, que em 9 de fevereiro de 1858 foi aberta ao trafego na extensão de 31k,511 da Capital á villa do Cabo.

O decreto n. 2172 de 8 de maio de 1858 alterou o art. 19, § 3º, do decreto n. 1245, relativo á nomeação do terceiro arbitro na verificação das contas e pagamentos de dividendos.

O decreto n. 2183 de 5 de junho de 1858 autorisou a companhia a contrahir um emprestimo até a quantia de £ 400.000 com a garantia do Estado, como fiador, sendo os juros, delle resul-

(1) Relatorio do Ministerio do Imperio de 1856.

tantes, abatidos no pagamento da garantia do capital desde 1 de junho de 1860, por ter o governo feito por si directamente, a operação, em virtude do accordo celebrado em Londres a 10 de abril do mesmo anno.

O decreto n. 2700 de 28 de novembro de 1860 approvou o contracto celebrado em Londres para effectuar-se a entrega do producto do emprestimo á companhia. Em 3 de dezembro de 1860 foi aberta ao trafego a 2ª secção da estrada com a extensão de 26k,160; em 13 de maio de 1862 a 3ª secção com 38k,117; em 7 de setembro o 1º trecho da 4ª secção e, finalmente, em 30 de novembro de 1862 o ultimo trecho da linha com 11k,129 de extensão.

Em 6 de junho de 1860 a companhia pediu ao governo augmento do capital garantido; esse pedido foi indeferido por acto de 27 de setembro do mesmo anno.

Propoz a companhia prolongar a estrada — da estação de Cinco Pontas até Recife — sob a condição de diminuir-se cinco milhas da linha contractada na direcção do ponto terminal da estrada. O engenheiro fiscal impugnou a proposta, mostrando a conveniencia de ficar nas proximidades da colonia militar de Pimenteiras o termino da linha. Sobre este assumpto o presidente da provincia officiou ao ministerio do Imperio em 22 de março de 1860 e delle tratou com mais desenvolvimento no relatorio que, em 1 de abril de 1861, apresentou á Assembléa Provincial de Pernambuco.

Em 7 de março de 1861, por intermedio de seu superintendente M. Bramah, requereu nova-

mente a companhia o augmento do capital garantido, sendo o requerimento apresentado ao conselheiro Manoel Felizardo de Souza e Mello, então ministro da agricultura.

Foram ouvidos a respeito: o presidente da provincia de Pernambuco, o engenheiro fiscal Dr. Buarque de Macedo, o Dr. Portella, deputado provincial e barão de Penedo, nosso ministro em Londres.

Não só esta questão do augmento do capital, como a dos prolongamentos da linha — de Cinco Pontas ao Recife — e de sua terminação no rio S. Francisco foram objecto de fortes polemicas e grandes discussões.

Para o exame e verificação das despezas feitas pela companhia, o ministro nomeou commissões em Pernambuco e em Londres, expedindo para esse fim ao presidente da provincia, Dr. Antonio Marcellino Nunes Gonçalves, [1] e ao nosso ministro em Londres, barão de Penedo, os avisos de 10 de agosto de 1861.

Ao reclamo da directoria, que allegava proximo desastre da companhia, acudiu o então ministro da agricultura, conselheiro Sinimbú, com o aviso salvador de 24 de julho de 1862, dirigido ao Sr. E. H. Bramah, pelo qual o governo se comprometteu a garantir o excesso do capital até o maximo fixado para a estrada de ferro da Bahia, que era de £ 1.800.000.

O aviso do Sr. conselheiro Sinimbú foi confirmado por outro de seu successor com a data de 26 de fevereiro de 1863.

(1) Depois Visconde do S. Luiz do Maranhão.

O projecto de lei que autorisou o augmento do capital tem a data de 18 de junho de 1864, mas tantas causas estranhas influiram sobre a sua marcha nas duas camaras, paralysando-a, que, ainda em 4 de novembro de 1868 se dirigiu o nosso ministro em Londres, Sr. Almeida Arêas, a um dos directores da companhia, Sr. Robert Benson, promettendo, em nome do governo, activar o mais possivel a passagem do projecto de lei.

O conteúdo dessa carta foi apresentado, por cópia, aos accionistas da companhia em 10 de novembro do mesmo anno, em virtude de communicação feita pelo secretario da companhia em Londres, Sr. W. H. Bellamy. Sobre essa questão consulte-se o folheto publicado em 1865 pelo conselheiro Domiciano Leite Ribeiro [1] e seus discursos na sessão legislativa de 1864, como ministro da agricultura, bem assim os discursos do conselheiro Zacarias de Góes e Vasconcellos como presidente do Conselho.

Além desses documentos vejam-se os relatorios do engenheiro fiscal Dr. Buarque de Macedo, dos engenheiros Viriato de Medeiros e Manoel da Cunha Galvão, exposição do superintendente M. Bramah, réplica do Dr. Viriato de Medeiros, exposição do secretario da companhia, W. H. Bellamy e o que a respeito disse o conselheiro Ottoni em seu — *Esboço historico das estradas de ferro*.

Pelo ministro da agricultura, Dr. Antonio Francisco de Paula e Souza, foi encarregado o

(1) Depois Visconde de Araxá.

engenheiro Viriato de Medeiros de ir a Londres examinar as questões das diversas companhias de estrada de ferro com séde naquella capital. As *Instrucções* expedidas em 7 de setembro de 1865 determinaram o objecto dessa missão especial, recommendando, em relação á estrada que nos occupa, que *em termos habeis procurasse saber da directoria se estava resolvida a permutar as acções da companhia* (então no valor de £ 1.200.000) *por titulos da divida publica interna ou externa e ao par, na forma do art. 5º do decreto n. 1083 de 22 de agosto de 1860.*

A primeira reunião teve logar em Londres no dia 15 de fevereiro de 1866, achando-se a *Recife and S. Francisco Railway Company* representada pelos Srs. E. H. Bramah e G. Whitifield.

O engenheiro Viriato de Medeiros não conseguiu chegar a accordo com a directoria a tal respeito; mas em assembléa geral de accionistas, que teve logar em 23 de junho de 1866, naquella praça, se resolveu cousa diversa do augmento do capital e *concordou* a companhia na transferencia da empreza ao governo imperial — *pelo preço de todo o capital despendido e mais os juros que fossem devidos sobre a garantia addicional desde a inauguração da linha,* conferindo para esse fim ao Sr. barão de Mauá os poderes necessarios para tratar com o governo brasileiro sob as bases approvadas.

A lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867, que fixou a despeza e orçou a receita geral do Imperio para os exercicios de 1867-1868 e 1868-1869, autorisou o governo a emprestar á companhia até a quantia de 150:000$ destinada

ao augmento do trem rodante e mediante condições estipuladas para o pagamento e juros respectivos.

Por aviso de 20 de abril de 1868 foi encarregado o Dr. Bento José Ribeiro Sobragy de resolver questões com as directorias de estradas de ferro com séde em Londres. Foram reservadas as suas Instrucções. O decreto n. 4221 de 4 de julho de 1868 approvou o regulamento e as tarifas para a estrada. A lei n. 1767 de 9 de julho de 1870 autorisou o governo a conceder a garantia de juros de 5 °/o ao capital addicional despendido na construcção, limitando-o a 4.316:977$777. Em virtude de um accordo, celebrado em Londres a 20 de agosto do mesmo anno, e no qual foram modificadas clausulas de decretos anteriores, o governo estendeu, apoiado na lei supra, a garantia de 5 °/o ao capital addicional de £ 485.660, ficando assim a companhia com a garantia de 5 °/o sobre o capital £ 1.685.660 e a de 2 °/o da provincia sobre o de £ 1.200.000. Os juros da garantia provincial de 2 °/o foram sempre pagos pelo Estado.

A lei n. 1953 de 17 de julho de 1871 abriu um credito de 20.000:000$ destinados ao prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II, ao serviço de juros das estradas de ferro subvencionadas pelo governo, entre as quaes figura esta, e ao estudo e construcção do prolongamento desta estrada.

A lei n. 2035 de 23 de setembro de 1871 deu credito para o pagamento da garantia do capital addicional, conforme a lei n. 1767, e determinou que o art. 1°, § 1°, do decreto legislativo

n. 1836 de 27 de setembro de 1870 continuasse em vigor no 1° semestre do exercicio de 1872-1873 com diversas alterações, si antes não fosse prorogada a respectiva lei do orçamento.

A lei n. 3230 de 3 de setembro de 1884 autorisou o governo a effectuar o resgate desta estrada e o da *Bahia and S. Francisco Railway Company*. Conforme a condição 1ª e § 1° da condição 25ª do decreto n. 1030 de 7 de agosto de 1852, e art. 21 do decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853, o resgate para esta estrada *poderia ter logar a partir de 13 de outubro de 1884*, quando terminou o prazo de 30 annos estipulado no contracto primitivo.

Sobre o assumpto escreveram longos e brilhantes pareceres os engenheiros Dr. Ezequiel Corrêa dos Santos Junior (fiscal da estrada), Dr. Aristides Galvão de Queiroz e Dr. Eduardo José de Moraes.

Tambem a respeito, sobre consulta feita pelo governo, existe um parecer das secções reunidas do Imperio e Fazenda do conselho de Estado e de que foi relator o conselheiro Lafayette Rodrigues Pereira.

O resgate não se effectuou.

O decreto n. 10.321 de 22 de agosto de 1889 approvou novas instrucções regulamentares e tarifas que foram alteradas pelo decreto n. 2044 de 15 de julho de 1895 que approvou as bases para applicação de tarifas moveis.

O decreto n. 2141 de 24 de outubro de 1895 alterou as instrucções regulamentares approvadas pelo decreto n. 10.321.

* * *

A estação terminal da estrada é na villa de Palmares e sua extensão total é de $124^k,739$. O seu custo kilometrico elevou-se a 120:115$554. As suas condições technicas são as seguintes:

Bitola. . . . . $1^m,60$
Declividade maxima. . . . . 1,25 °/o
Raio minimo . . . . $404^m,5$
correspondente á curva de . . . . . 2°50'

Tem um tunnel com 145 metros de comprimento e sómente 10 pontes, das quaes se destaca por sua importancia a de Afogados, com 116 metros de extensão.

Não tendo a *Recife and S. Francisco Railway Company* apresentado os estudos do prolongamento de sua linha até S. Francisco dentro do prazo de seis annos, a contar de 31 de dezembro de 1862, conforme o disposto no art. 6° do decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853, foi o governo autorisado, pela lei n. 1953 de 17 de julho de 1871, a mandar proceder aos referidos estudos e construcção respectiva.

O prolongamento vae de Palmares a Garanhuns com a extensão total de $146^k,420$ em trafego, a sua bitola é de 1 metro, a declividade maxima de 1,8°/o e raio minimo das curvas de $150^m,89$ ou curva de 7°36'.

Este prolongamento denominado — *Estrada de Ferro Sul de Pernambuco* — tem os seguintes ramaes, construidos e a construir:

1.° Glicerio á União.
2.° Timbaúba ao Pilar.
3.° Guarabira á Nova Cruz.
4.° Mulungú a Campo Grande.
5.° Barra a Correntes.
6.° Correntes a Bom Conselho.
7.° Bom Conselho ás Aguas Bellas.

BAHIA AND S. FRANCISCO RAILWAY COMPANY

A estrada de ferro da Bahia ao S. Francisco teve origem no decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853, que concedeu, em virtude da lei n. 641 de 26 de junho de 1852 e decreto n. 725 de 3 de outubro de 1853, a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, privilegio exclusivo por 90 annos para a construcção de um caminho de ferro que, partindo de qualquer ponto proximo da capital da Bahia, fosse terminar na villa do Joazeiro ou em outro logar mais conveniente da margem direita do rio S. Francisco.

O prazo do privilegio foi contado da data da incorporação da companhia e a garantia de juros de 5 °/₀ fez-se effectiva, durante o mesmo prazo, para o capital empregado na construcção das primeiras 20 leguas.

O contracto respectivo determinou que o governo só poderia resgatar a estrada passados 30 annos da duração de seu privilegio, mediante previa indemnisação estabelecida na seguinte clausula :

> « O preço do resgate será regulado pelo termo medio do rendimento liquido dos cinco annos mais rendosos dos ultimos sete, devendo a companhia receber uma somma, em fundos publicos, que dê igual rendimento, descontadas quaesquer quantias resultantes da garantia de juros, que porventura a companhia deva ainda ; e as de amortisação que possa ter recebido, por consentimento do Governo, ou que haja de receber na occasião. »

O decreto n. 1344 de 11 de março de 1854 declarou que o prazo de um anno, determinado no art. 1° das condições que baixaram com o

decreto acima sob o n. 1299, não comprehendia os casos de força maior devidamente provados.

Em virtude da lei provincial n. 500 de 15 de maio de 1854 o governo da Bahia, no dia seguinte, 16 de maio, concedeu á estrada a garantia addicional de mais 2 % de juros sobre o capital effectivamente empregado.

O decreto n. 1602 de 14 de maio de 1855, baseado na consulta da secção do conselho de Estado de 13 de abril do mesmo anno, fixou provisoriamente para a garantia de juros de 5 % em £ 1.800.000 o maximo do capital para a construcção das primeiras vinte leguas da estrada.

Esse capital foi considerado, ao cambio par, em 16.002:000$, gozando da garantia provincial de 2 % além da de 5 % do governo geral.

A emissão do capital fez-se em acções, não tendo querido a companhia aproveitar-se da lei n. 912 de 26 de agosto de 1859 para realisar, por meio de emprestimos, a terça parte de seu capital.

O decreto n. 1614 de 9 de junho de 1855 approvou os estatutos da *Bahia and S. Francisco Railway Company*, que nesse mesmo anno havia sido organisada em Londres, e o decreto n. 1615, de igual data, approvou a convenção celebrada entre o concessionario e a companhia relativamente aos direitos da concessão.

O decreto n. 1628 de 8 de agosto de 1855 alterou os decretos ns. 1299 e 1615.

Tratando desta estrada, diz o relatorio do ministerio do Imperio de 1856:

« Foram já apresentados ao Governo Imperial os planos e o orçamento das obras da estrada.

São trabalhos notaveis pela sua clareza e nitidez, feitos pelo acreditado engenheiro inglez Vignoles e que depois de examinados pelo engenheiro fiscal F. José de Mello, que de ordem do presidente da Bahia acompanhou todos os exames e exploração e se tem dedicado especialmente a este objecto, e depois de revistos e acceitos pelo engenheiro superintendente das obras da estrada de ferro de D. Pedro II, C. B. Lane, foram, de accordo com o parecer deste, sanccionados e approvados pelo Governo Imperial, reservando algumas modificações propostas para serem decididas em Londres.»

Apresentados os estudos definitivos da linha até Alagoinhas, foram elles approvados pelo governo em 14 de maio de 1856, sendo logo, a 24 do mesmo mez, encetados os trabalhos de construcção.

No relatorio do ministerio do Imperio de 1857 lê-se:

« Sinto não poder ainda communicar-vos a definitiva incorporação da companhia que tem de tomar a seu cargo a construcção e custeio desta estrada.»

O decreto n. 2123 de 13 de março de 1858 determinou que o capital provisorio, fixado pelo decreto n. 1602, só seria marcado definitivamente, quando se tivesse verificado a somma effectivamente despendida na construcção das primeiras vinte leguas, alterou a disposição contida no final da 1ª parte do art. 5° dos estatutos da companhia e explicou a clausula 4ª do art. 2° da convenção approvada pelo decreto n. 1615, combinada com o art. 39 daquelles mesmos estatutos.

O relatorio do ministerio do Imperio de 1858 assim se exprime :

« No dia 10 de janeiro do corrente anno foi lançada no mercado de Londres a empreza desta estrada e obteve o melhor acolhimento, sendo prova disso o facto de se terem feito pedidos para mais do dobro do capital preciso, que era de 1.800.000 libras em 90.000 acções de 20 libras cada uma. Assim, a distribuição das acções foi logo feita e subscripto todo o capital, á excepção de 5.000 acções, que foram recusadas para serem distribuidas na praça da Bahia.

Segundo participa o presidente da provincia, tendo elle nomeado uma commissão para essa distribuição, haviam apparecido pedidos para numero muito superior ao das referidas acções, as quaes já foram distribuidas.»

O relatorio do ministerio do Imperio de 1859 diz :

« Começaram e teem proseguido os trabalhos relativos á construcção desta estrada, consistindo por ora em aterros e desaterros para a sua formação, além de alguns accessorios.

Estes trabalhos não teem tido grande adiantamento, por ser pequeno o numero de operarios que nelles se empregam. Devem, porém, agora progredir com actividade porque foram contractados na Europa 1.000 trabalhadores, dos quaes mais de metade já havia chegado na data das ultimas informações que recebi.»

O engenheiro Lane, no seu relatorio apresentado ao governo em 1859, diz :

« O contracto celebrado entre a companhia e o empreiteiro John Watson é um documento redigido com toda a clareza, sem equivoco algum, dando as condições nelle estipuladas ao engenheiro em chefe todos os necessarios poderes para exigir a execução de uma excellente estrada.»

Interessantes e mui importantes pormenores sobre a estrada traz o relatorio da presidencia da provincia da Bahia, apresentado á Assembléa Provincial em 10 de abril de 1860.

Até março deste anno era de 3.639 o numero do pessoal empregado na estrada, sendo 2.069 brasileiros, 446 italianos, 107 inglezes, 11 allemães, 4 francezes e 2 suissos.

A estrada foi dividida em seis secções, das quaes a primeira terminou no Engenho Aratú, distante 11 ½ milhas inglezas de Jequitaia, seu ponto inicial, seguindo até Cotegipe, duas milhas além de Mapelle, na borda do mar, e dahi ao valle de Muritiba até o rio de Joannes.

O relatorio do ministro do Imperio de 1860 dá minuciosos detalhes das obras executadas em toda a linha.

* * *

Tendo a companhia submettido á approvação do governo o plano de contracto com um emprezario para o custeio da estrada, o mesmo governo, depois de ouvida a secção do conselho de Estado em consulta de 8 de junho de 1860, declarou ao nosso ministro em Londres e ao presidente da Bahia por avisos de 23 de junho desse anno que — a companhia tinha toda a liberdade de administrar a estrada como melhor entendesse, ficando, porém, sempre responsavel para com o governo pelo cumprimento de suas obrigações.

Querendo a companhia construir estações sem approvação do governo, este, por aviso de 12

de março de 1860, ordenou ao presidente da provincia que não permittisse as suas construcções, sem ouvil-o sobre o local onde convinha construil-as. Essa ordem foi communicada ao nosso ministro em Londres e renovada ao presidente por aviso de 5 de maio. Por aviso de 9 de julho do mesmo anno, o governo abriu excepção unica dessa ordem para a estação de Jequitaia.

Essa questão foi levantada pelo relatorio do engenheiro fiscal, Dr. Firmo José de Mello, que acompanhou o officio do presidente da provincia de 16 de fevereiro de 1860.

Havendo differença entre o original impresso na collecção de leis e a cópia remettida ao nosso ministro em Londres sobre a redacção do § 4° do art. 2° do decreto n. 1615 de 19 de junho de 1855, relativo ao material rodante, o presidente da companhia fez a competente reclamação, a que o governo attendeu, de conformidade com o parecer da consulta da secção dos negocios do Imperio do conselho de Estado de 6 de novembro de 1860 e resolvida em 21 do mesmo mez. Declarou-se então, por avisos de 22 e 31 de janeiro de 1861, ao nosso ministro em Londres, que o referido paragrapho devia ser executado de accordo com a cópia existente na legação imperial em Londres.

Com os officios de 6 de março e 14 de agosto de 1860 transmittiu o ministro em Londres o pedido da directoria, de se alterar a disposição do art. 13 dos estatutos approvados pelo decreto n. 1614, no intuito de elevar o valor das acções por meio da consolidação do capital pago das mesmas acções.

Ouvida a secção dos negocios do Imperio do conselho de Estado, o Imperador resolveu a questão com a resolução de 6 de setembro, acceitando o voto em separado do conselheiro marquez de Olinda, exarado após a consulta da mesma secção de 20 de abril de 1860. Assim, declarou-se ao ministro em Londres e ao presidente da provincia, por aviso de 12 de setembro, que o plano não podia ser admittido sem algumas modificações aconselhadas pela prudencia para salvaguardar tanto os interesses do governo como os dos accionistas. Em officios de 6 e 8 de novembro communicou o referido ministro que a directoria resolvera abandonar essa medida.

O nosso ministro em Londres remetteu, por officio de 29 de fevereiro de 1860, uma representação da directoria, na qual se queixava de abusos nas indemnisações por parte dos proprietarios dos terrenos a desapropriar. O governo, ao mesmo tempo que submettia a questão á secção dos negocios do Imperio do conselho de Estado, officiou ao presidente da provincia em 4 de abril para interpôr os seus bons officios e informar sobre o que tinha occorrido a respeito das desapropriações.

Após severas indagações feitas pelo presidente da provincia, este respondeu ao governo que os fundamentos da representação não eram verdadeiros, o que se communicou ao ministro em Londres por aviso de 28 de janeiro de 1861. Por aviso de fevereiro de 1861 foi designado para arbitro do governo nas desapropriações o engenheiro Jacomo Martins Baggy.

Por outro lado, se deu conhecimento, por avisos de 28 de julho de 1860, aos referidos ministro em Londres e presidente da provincia, da consulta de 14 de junho, resolvida em 7 de julho, em que se declarou que a companhia não tinha empregado os meios facultados pela lei n. 1664 de 27 de outubro de 1855, e que não podia se queixar sinão dos seus proprios agentes, não lhe assistindo direito algum de reclamar perante o governo.

Por officio de 1 de maio de 1860 communicou o nosso ministro ter nomeado John Morgan, seu delegado, para o exame das contas da estrada, de accordo com o estabelecido no art. 21 do decreto n. 1614 de 9 de junho de 1855.

O nosso ministro em Londres era considerado director *ex-officio* tanto desta companhia como da de Pernambuco por força do art. 12 do decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853 e art. 21 do decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853, que determinavam: « o governo nomeará em Londres um director, o qual será o ministro brasileiro alli residente ou quem suas vezes fizer. »

Ao Sr. conselheiro Sergio de Macedo deve-se a idéa de ser o nosso ministro em Londres director *ex-officio* das estradas de ferro, pois consignou-a em março de 1852 no *primeiro contracto* celebrado para a Estrada de Ferro D. Pedro II com uma poderosa mesa de directores em Londres.

O Sr. conselheiro Paula e Souza tentou supprimir esse logar de director *ex-officio*; mas os directores das companhias de Pernambuco e

Bahia não acceitaram a suppressão, como se vê do officio do Sr. barão de Penedo dirigido de Londres em 8 de junho de 1866.

*
* *

Em 28 de junho de 1860, dous annos depois de começados os trabalhos, foi inaugurado o trafego da 1ª secção entre Jequitaia e Aratú e em 10 de setembro do mesmo anno o de Aratú ao rio Joannes.

Faltando algumas obras para completar o primeiro trecho inaugurado, levantou-se a questão de saber-se sobre que quantia devia correr a garantia de juro em relação á 1ª secção. Isso deu logar á expedição de muitos avisos, á discussão entre a condição 19ª do contracto, que falla do capital despendido, e a condição 20ª, que trata da proporcionalidade do capital, e á consulta á secção dos negocios do Imperio do conselho de Estado, que resolveu por esta ultima condição.

Em 10 de setembro de 1861 foi entregue ao trafego o trecho do rio Joannes á Feira Velha, em 4 de agosto de 1862 o de Feira Velha a Pitanga e, finalmente, em 13 de fevereiro de 1863 o ultimo trecho de Pitanga a Alagoinhas.

A extensão total da linha é de 123ᴷ, 340, o seu custo kilometrico elevou-se a 129:724$339 e as suas condições technicas são:

Bitola.	1ᵐ,60
Declividade maxima.	1.25 °/ₒ
Raio minimo das curvas.	300ᵐ,30
ou curva de.	3°49'

Dentre as suas obras importantes destacam-se: o tunnel de Periperi com 70 metros de extensão, o de Mappelle com 226 metros e o de Pojuca com 259^m,70; o viaducto de Itapagipe com 45 vãos na extensão total de 548^m,86, a ponte sobre o Pojuca com 11 vãos na extensão total de 136^m,51, sobre o Joannes com 5 vãos e a extensão de 115^m,64, sobre o Jequitaia, Periperi, Jacuhymirim, Jacuype, etc. e, finalmente, uma muralha de arrimo com a extensão de 2.024 metros para proteger a linha que corre parallelamente á praia.

Em seu relatorio de 24 de fevereiro de 1869 disse o Sr. engenheiro fiscal:

« O custo das differentes secções, variavel segundo as difficuldades a vencer-se, é este que passamos a transcrever, calculado pelos documentos que me foi possivel obter :

1ª	secção	3.767:580$506
2ª	»	2.556:572$486
3ª	»	1.614:627$359
4ª	»	1.749:233$806
5ª	»	2.018:346$699
6ª	»	1.749:233$806
	Total	13.455:644$662 »

Ou £ 1.513.760-0-s-6-d ao cambio de 27 dinheiros por 1$, o que dá 108:987$888 para o custo medio kilometrico.

A receita desta estrada não dando para as despezas de custeio, o *deficit* teve de sahir dos 7 °/₀ garantidos aos accionistas.

Segundo a opinião do Sr. Dr. F. P. Passos, quando engenheiro fiscal desta estrada, podia-se fazer nas despezas tal reducção, que não só o

deficit desappareceria, como mesmo a receita tornar-se-hia superior á despeza. Para isso indicou a eliminação de diversas verbas e calculou que a economia com o excessivo pessoal superior se elevaria a mais de 2.000 libras por anno.

A missão dos engenheiros Viriato de Medeiros e Sobragy teve por fim tratar tambem dos negocios desta via-ferrea, como já dissemos em referencia á de Pernambuco.

A lei n. 3127 de 7 de outubro de 1882 autorisou o governo a conceder á companhia privilegio para um ramal de Alagoinhas á povoação do Timbó com a garantia de juros de 6 °/₀.

Antes, em 31 de dezembro de 1881, o Ministerio da Agricultura havia autorisado, por um aviso, á *Bahia and S. Francisco Railway Company* a fazer, por conta do custeio da linha principal, os necessarios estudos para aquelle ramal. Iniciados os estudos em 18 de fevereiro de 1882, obteve a companhia a mencionada lei n. 3127, fazendo o governo effectiva a concessão pelo decreto n. 8925 de 7 de abril de 1883, que estabeleceu na clausula 42ª que a concessão deste ramal não alterava o direito do governo quanto ao resgate da linha principal, na forma e no prazo da condição 32ª do decreto n. 129 de 19 de dezembro de 1853.

O decreto n. 9082 de 16 de dezembro de 1883 approvou os estudos definitivos do ramal e fixou o seu capital em 2.650:000$000.

Por conta desse capital foi autorisada a companhia, por aviso de 31 do mesmo mez, a levantar a quantia de 1.539:978$366 para as obras a executar durante o primeiro anno.

Em 14 de junho de 1884 foram iniciados os trabalhos de construcção do ramal.

O decreto n. 9255 de 2 de agosto desse anno modificou o traçado do ramal entre os kilometros 18.500 e 25.208.

A lei n. 3230 de 3 de setembro de 1884 autorisou o governo a resgatar a linha principal desta estrada, como a da Bahia em 1885, quando terminaria o prazo de 30 annos, a contar da data da incorporação da companhia, conforme as condições do primitivo contracto.

Esta questão deu logar a luminosos pareceres de distinctos profissionaes, foi discutida no conselho de Estado que tambem deu parecer por consulta do governo e afinal não se effectuou o resgate.

O projecto da commissão de orçamento para o Ministerio da Viação, publicado no *Diario Official* de 11 de novembro de 1898 e submettido ao estudo da Camara dos Deputados, autorisa outra vez o governo a proceder ao resgate das estradas, apresentando para isso o seguinte:

> « Art. 8.º O governo resgatará as estradas de ferro do Recife a S. Francisco e da Bahia a S. Francisco nos termos da clausula 25ª do decreto n. 1030 de 7 de agosto de 1852. »

O decreto n. 9276 de 13 de setembro de 1884 alterou a disposição da clausula 39ª, das que acompanharam o decreto n. 8925, estabelecendo a discriminação completa das despezas e receita do ramal, separadamente das da linha principal, e determinando, que o saldo verificado em uma qualquer das linhas, seja levado á conta

da renda da outra, depois de deduzidos os 7 °/₀ do capital garantido.

O decreto n. 9753 bis de 6 de maio de 1887 prorogou o prazo para a conclusão das obras do ramal, mediante a multa de 2 °/₀ estabelecida no contracto e o decreto n. 9756 de 3 de junho de 1887 mandou vigorar no ramal as instrucções regulamentares da linha principal e approvou as tarifas para o mesmo ramal.

A extensão total do ramal do Timbó é de $83^k,0$, a sua bitola de $1^m,0$, a declividade maxima 1.66 °/₀, o raio minimo de $120^m,76$ correspondente á curva de 9°30'.

O seu custo kilometrico é de 31:927$710.

O prolongamento da linha principal, pertencente ao governo, vai de Alagoinhas até o Joazeiro com a extensão total de 452 kilometros e 310 metros.

O seu custo kilometrico é de 45:124$020.

As suas condições technicas são as seguintes:

Bitola	$1^m, 0$
Declividade maxima	3°/₀
Raio minimo das curvas.	$120^m,76$
ou curva de.	9°30'

* * *

S. PAULO RAILWAY COMPANY LIMITED

A estrada de ferro de Santos a Jundiahy teve sua origem no decreto legislativo n. 38 de 12 de setembro de 1855, que autorisou o governo a conceder favores á companhia que, no intervallo das sessões do Corpo Legislativo, tomasse por empreza uma estrada de ferro entre a cidade de Santos e S. João do Rio Claro, na provincia de S. Paulo e a fazer-lhe extensivas, na parte que fosse applicavel, as condições do contracto celebrado em 7 de agosto de 1852 com Ed. de Mornay e Alfredo de Mornay. (Vid. pag. 52.)

Por decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856 o governo concedeu ao marquez de Monte-Alegre, conselheiro José Antonio Pimenta Bueno (visconde de S. Vicente) e barão de Mauá — autorisação para organisarem a companhia que se incumbisse da construcção da estrada que teria em Santos seu ponto inicial e em Jundiahy o terminal — e privilegio por 90 annos com garantia de juros de 5 °/₀ sobre o capital de £ 2.000.000.

O prazo para a organisação da companhia era de dous annos, contados da data do decreto.

Pela clausula 4ª das condições annexas ao decreto, os trabalhos da estrada começariam dentro de dous annos contados da data da approvação dos estatutos; pela 16ª o governo garantia á companhia, durante o prazo de 33 annos, a contar da 1ª chamada de suas acções, o juro de 5 °/₀; pela 33ª determinava-se que, quando os dividendos excedessem de 8 °/₀ ao anno, o excesso seria repartido entre o governo e a

companhia, tendo logar essa divisão durante o tempo em que subsistisse a garantia de juros, e finalmente pela 43ª concedia-se preferencia para o prolongamento até S. João do Rio Claro.

Modificados pelos engenheiros C. B. Lane, foram os estudos definitivos da linha apresentados pelo engenheiro James Brunlies e approvados por decreto de 11 de março de 1858.

O decreto n. 2124 de 13 de março de 1858 prorogou o prazo para a organisação da companhia e alterou algumas das condições annexas ao decreto de concessão n. 1759.

Afim de animar a formação da companhia, a presidencia da provincia de S. Paulo, autorisada por lei provincial, concedeu a garantia addicional de 2 °/ₒ sobre o capital de £ 2.000.000 estabelecido na concessão. Por seu turno o governo imperial, concorrendo tambem para facilitar a mencionada organisação, chamou a si a responsabilidade desses 2 °/ₒ, expedindo nesse sentido, em 4 de outubro de 1858, ordem á Legação brasileira em Londres.

Attendendo ás exigencias dos capitalistas inglezes, o governo, por decreto n. 2382 A de 2 de abril de 1859, autorisou o ministro brasileiro em Londres a elevar até 90 annos o prazo de 33, marcado para garantia de juros á empresa que levasse a effeito a construcção da estrada.

O decreto n. 2499 de 29 de outubro de 1859, alterando as condições do decreto de concessão, concedeu mais a garantia de juros de 7 °/ₒ ao capital addicional de £ 650.000 e o decreto n. 2569 de 7 de abril de 1860 fez ainda alterações nas

condições annexas ao primeiro decreto de concessão n. 1759.

Obtidos todos os favores acima referidos, organisou-se então na praça de Londres a *S. Paulo Railway Company Limited*, que foi autorisada a funccionar no Imperio pelo decreto n. 2601 de 6 de junho de 1860, sendo approvados os seus estatutos pelo mesmo decreto.

Por muitos annos, foi presidente da directoria da companhia o Sr. Roberto A. Healh.

Os trabalhos de construcção da estrada foram começados em 24 de novembro desse anno e nomeado engenheiro fiscal, por parte do governo, o Sr. Dr. Ignacio Wallace da Gama Cockrane.

Para o ponto inicial da estrada, na cidade de Santos, foi escolhido o convento de Santo Antonio com seus terrenos adjacentes; a companhia respeitou a igreja e demoliu sómente a casa conventual.

A linha foi dividida em tres secções: a 1ª de Santos á Raiz da Serra, a 2ª da Raiz da Serra a S. Paulo e a 3ª de S. Paulo a Jundiahy.

A companhia mandou construir um cáes em Santos e requereu que a despeza com essa obra corresse por conta do capital garantido ou da receita da estrada. O governo, ouvida a secção do Imperio do conselho de Estado, cuja consulta foi resolvida em 2 de novembro de 1861, indeferiu a pretenção e determinou que a despeza corresse por conta dos concessionarios.

Escripta em S. Paulo a 23 de abril de 1861 enviaram os Srs. Robert Sharps & Filhos, contractadores desta estrada, ao governo imperial, uma proposta de contracto para accelerar a conclusão

das obras, mediante o premio de £ 50.000 para cada anno que antecipasse a entrega da linha, em relação ao prazo de seu contracto. O contracto foi celebrado em 7 de julho de 1862 e approvado pelo governo por decreto n. 2950 de 10 de julho do mesmo anno, depois de ouvida a secção do conselho de Estado dos negocios do Imperio.

O art. 25 da lei n. 1177 de 9 de setembro de 1862 approvou esse contracto.

Pelo contracto primitivo os empreiteiros eram obrigados a entregar a linha em 1 de janeiro de 1868; estimulados, porém, pelo premio estabelecido concluiram as obras em 16 de fevereiro de 1867. O governo imperial, de accordo com a resolução da consulta do conselho de Estado de 6 de abril de 1867, concedeu aos empreiteiros o premio correspondente a 10 $^{1}/_{2}$ mezes, na razão de £ 25.000 por semestre, a contar de 16 de fevereiro de 1867, como consta do aviso de 9 de abril, expedido ao presidente de S. Paulo.

De accordo com o Sr. barão de Mauá, cessionario do premio concedido, o governo, por aviso de 31 de agosto, determinou que o pagamento, em vez de ser feito, na fórma do contracto de julho de 1862, fosse na razão de 20 % da receita bruta da estrada, estabelecendo-se para esse fim a cobrança de uma taxa addicional, que cessou quando foi pago integralmente o premio devido a Robert Sharp & Filhos.

Em 16 de fevereiro de 1867 foi entregue ao trafego toda a linha até Jundiahy.

* * *

A proposito da construcção dessa linha, houve uma celebre questão judicial, de que resultou:

1°, o conhecimento de ter sido feita a construcção da parte mais dispendiosa e difficil da estrada com capitaes brasileiros, e 2°, o beneficio de, dessa data em diante, ter ficado o governo prevenido e acautelados melhor os interesses nacionaes quanto ao fôro de questões com companhias estrangeiras.

Com effeito, em todas as concessões posteriores se acha sempre estabelecido, em uma de suas clausulas, ser unicamente o fôro para as questões, o do Brasil, não se admittindo a respeito intervenção diplomatica.

Foi o caso que o barão de Mauá emprestou, para aquella construcção, sommas avultadissimas afim de a companhia impulsionar as obras ameaçadas de completa suspensão. A maior parte dessa importancia foi autorisada pela companhia, que a pagou depois; o restante, porém, no valor de cerca de 2.000:000$, é que deu logar á questão, por ter-se negado a companhia a reconhecel-o, sob o fundamento de não ter sido por ella autorisado o emprestimo, si bem reconhecesse o seu emprego na construcção das obras.

A questão, seguindo os seus tramites, obteve Mauá sentença favoravel do desembargador Candido Rocha; mas os tribunaes superiores, concordando com o despacho dado pelo juiz substituto Dr. Francisco de Paula Rebello Silva, se consideraram incompetentes para tratar do assumpto; porque, não se achando determinado o fôro do contracto, a companhia só poderia ser demandada em sua séde — em Londres.

Para ahi foi o pleito dirigido e resolvido em 1872 ou 1873 contra Mauá!

Aqui no Brasil foram advogados de Mauá os conselheiros Justino de Andrade e Ramalho e por parte da companhia o conselheiro João Crispiniano Soares, lente aposentado de direito romano.

Ainda sobre esta questão encontramos no excellente trabalho do conselheiro M. da Cunha Galvão o que se segue, dirigido ao ministro de então em 2 de novembro de 1867:

> « A companhia da estrada de ferro e os seus emprezarios fizeram pressão sobre o governo para entregar ao trafego a via ferrea: a primeira porque a sua directoria em Londres achava-se nos maiores apuros financeiros e queria elevar o preço das acções que estavam em grande baixa n'aquelle mercado.
>
> V. Ex. sabe que eram tão extraordinarios os apuros da directoria, que o nosso delegado em Londres viu-se compellido a emprestar-lhe cem mil libras esterlinas sem autorisação do governo, indo de encontro ás estipulações dos contractos em vigor. A vasta correspondencia da legação brasileira mostra isto em toda a sua nudez.
>
> — Quanto aos segundos, V. Ex. está ao facto das difficuldades pecuniarias em que se viram os emprezarios, os Srs. Robert Sharp & Filhos.
>
> A directoria fez contractos addicionaes com os empreiteiros, dando-lhes maiores vantagens, mas nem assim elles puderam concluir as obras; foi necessario que o Sr. barão de Mauá, um dos primitivos concessionarios desta via ferrea e um dos seus maiores accionistas, viesse em seu auxilio, lhes adiantasse sommas avultadissimas e se tornasse por fim cessionario d'elles, para receber o premio estipulado pelo contracto que elles celebraram com o governo para accelerar as obras.
>
> V. Ex., tendo em vista o estado da companhia e dos empreiteiros e os interesses da provincia de São Paulo, julgou acertado mandar uma pessôa, de toda a sua confiança, examinar as obras para resolver sobre a abertura da linha ao trafego e escolheu para esta com-

missão o Sr. Dr. Bento José Ribeiro Sobragy, a quem V. Ex. expediu o aviso de 20 de outubro de 1866. »

Foram engenheiros fiscaes d'esta estrada, por parte do governo, os Srs. Drs. Firmo José de Mello e Francisco Pereira Passos, que nas diversas questões suscitadas prestaram relevantes serviços.

Aos que desejarem mais minuciosos detalhes sobre esta estrada, indicamos o já citado trabalho do conselheiro M. da Cunha Galvão, onde encontrarão dados interessantes. O plano deste trabalho não comporta longas exposições em referencia a esta linha.

*
* *

Tendo a companhia apresentado ao governo desistencia do direito de preferencia, garantido pela condição 43ª annexa ao decreto n. 1759, para o prolongamento de Jundiahy a Campinas, foi ella acceita por decreto n. 4284 de 28 de novembro de 1868, de conformidade com a Resolução imperial de 22 de agosto de 1868, tomada sobre o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do conselho de Estado, exarado em consulta de 8 de junho do mesmo anno.

Pelo decreto n. 4927 de 13 de abril de 1872 foi acceita a desistencia, que a companhia fez, do direito de preferencia, garantido na condição 43ª, acima referida, para o prolongamento de Campinas a S. João do Rio Claro.

Por acto de 13 de maio do mesmo anno foi consentido o desembarque de mercadorias, das casas importadoras de Santos, na ponte da estrada ahi construida.

Em 6 de novembro de 1873 foi celebrado um accordo regulando definitivamente o serviço, classificação de despezas e relações reciprocas entre o governo e a companhia. Ficou estabelecido na clausula 8ª d'esse accordo que: o capital que a companhia foi obrigada a levantar, conforme o decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856, ficava definitivamente fixado em £ 2.000.000 e o capital addicional levantado em virtude do decreto n. 2499 de 29 de outubro de 1859 ficava tambem fixado em £ 650.000. O decreto n. 5525 de 7 de janeiro de 1874 approvou o accordo supra.

O decreto n. 5815 de 12 de dezembro do mesmo anno approvou, provisoriamente, as novas tarifas e instrucções regulamentares para o serviço de transportes da estrada. A ponte de madeira existente em Santos para o serviço da estrada foi substituida por uma de ferro em 1877.

A juncção da linha Sorocabana com a S. Paulo e Rio de Janeiro foi autorisada em 13 de dezembro de 1878 e fez-se por intermedio das estações do Braz e da Luz, ambas na cidade de S. Paulo. O decreto n. 8092 de 14 de maio de 1881 elevou ao maximo, de £ 60.000, a quantia fixada na clausula 13ª do accordo celebrado em 6 de novembro de 1873 e relativa ao material em deposito.

O decreto n. 8151 de 25 de junho de 1881 approvou o regulamento, tarifas de transportes e serviço do telegrapho da companhia e o de n. 8282 de 22 de outubro do mesmo anno modificou o art. 27 deste regulamento. As instrucções regulamentares e tarifas da estrada

foram ainda alteradas pelo decreto n. 9246 de 19 de julho de 1884.

O decreto n. 9585 de 24 de abril de 1886 approvou a planta apresentada pela companhia para augmentar o seu armazem de cargas em Santos.

O decreto n. 9928 de 11 de abril de 1888 approvou o regulamento e tarifas da estrada em substituição dos que baixaram com o decreto n. 8151 e foram modificados pelo decreto n. 9246.

O decreto n. 10.186 de 9 de fevereiro de 1889 approvou a planta dos terrenos necessarios á construcção de desvios e outras dependencias na estação de Santos e o de n. 10.187, da mesma data, approvou tambem a planta dos terrenos necessarios á construcção de novos edificios e mais dependencias na estação do Braz.

O decreto n. 10.294 de 3 de agosto de 1889 approvou a planta para o estabelecimento de uma nova estação entre os bairros do Braz e da Luz, na cidade de S. Paulo, e declarou sem effeito o decreto n. 10.187.

Nesse mesmo anno, de 1889, a — companhia renunciou á garantia de juros — (vid. pag. 74 clausula 33ª do contracto primitivo).

O decreto n. 246 de 6 de março de 1890 alterou a planta approvada pelo decreto n. 10.186, e o decreto n. 344 de 23 de maio de 1891 approvou a planta, para desapropriação por utilidade publica, dos terrenos necessarios ao augmento da estação de Jundiahy.

O decreto legislativo n. 126 de 18 de novembro de 1892 autorisou o Poder Executivo a entrar em accordo com a *S. Paulo Railway Company, limitea*

ESTAÇÃO DA LUZ — DA S. PAULO RAILWAY COMPANY

Pag. 82.

para modificar os contractos existentes; o decreto n. 1999 de 2 de abril de 1895 autorisou a novação dos mesmos contractos e o decreto n. 2040 de 15 de julho do mesmo anno concedeu novo prazo para a celebração do contracto que foi lavrado em 17 do mesmo mez e anno.

O decreto n. 2338 de 3 de setembro de 1896 approvou os estudos definitivos para a duplicação de sua linha, acceitando o governo a solução dos planos inclinados em logar da linha de simples adherencia, com rampa de 2 $^1/_2$ %. O mesmo decreto fixou em £ 2.900.000 o capital a despender com essa duplicação.

O decreto n. 2433 de 12 de janeiro de 1897 approvou o novo projecto da estação de passageiros em S. Paulo, ficando a fachada principal do edificio collocada em frente ao jardim publico.

O decreto n. 2767 de 27 de dezembro de 1897, attendendo ao que requereu a *S. Paulo Railway Company, limited* approvou o orçamento para a execução das obras de installação de condensadores nas machinas fixas dos 2° e 3° planos inclinados da E. de F. de Santos a Jundiahy, cujas despezas deverão ser levadas á conta do novo capital, nos termos do contracto de 17 de julho de 1895.

Finalmente, o decreto n. 2796 de 14 de janeiro de 1898 approvou os orçamentos para execução das obras de captação de maior volume de agua nas estações de Jundiahy, Perús e Rio Grande, nas machinas fixas do 2° e 3° planos inclinados e desenvolvimento dos respectivos reservatorios da Estrada de Ferro de

Santos a Jundiahy, afim de serem as despezas levadas á conta de novo capital, nos termos do mencionado contracto de 17 de julho de 1895.

* * *

A extensão total da linha é de 139 kilometros, contados de Santos até Jundiahy, seu ponto terminal.

O capital da companhia é de £ 2.750.000, dos quaes £ 200.000 em 100.000 acções ordinarias de £ 20 cada uma e £ 750.000 em acções preferenciaes *(debentures)* de 5 ½ %. O capital approvado é de £ 2.650.000, de modo que as £ 100.000 não gozam de garantia de juros.

O custo official da estrada é de 23.555:850$, o que dá por kilometro a importancia de 169:466$546.

As suas condições technicas são as seguintes:

Bitola	1m,60
Declividade maxima	2,5 %
» » planos inclinados.	9,75 %
Raio minimo	300m,30
correspondente á curva de . . .	3°—49′

Para dar conhecimento do traçado desta importante via ferrea resumimos o que se ha escripto a respeito.

A linha parte de Santos na cota 2m,500, segue a antiga estrada de rodagem em vastas planicies, atravessa os rios Casqueiro, Cubatão e Mogy em pontes sobre columnas de ferro e parafuso, chegando ao kilometro 12 com o declive maximo de 0m,013 e na cota 3m,100.

Dahi segue até a Raiz da Serra, no kilometro 22 e cota 21m,100.

Deste ponto ao Alto da Serra, no kilometro 30, existe a distancia de 8 kilometros e differença de nivel de 779^m, 200, vencida por meio de quatro planos inclinados de 9.75 °/ₒ de declividade, medindo cada um 1948^m,0 — 1080^m,0 — 2697^m,0 e — 2140^m, o separados por patamares de 76 metros de extensão com declive de 0^m,013, ao lado dos quaes funccionam as machinas fixas.

No principio do 4° plano está situado o viaducto da *Grota Funda* em rampa de 9.75 °/ₒ e curva de 1° 54' ou 603^m,14 de raio. Sua extensão total é de 214^m,800 e sua altura maxima de 48^m,80.

A velocidade dos trens nos planos inclinados é de 9 kilometros por hora, nos outros trechos a marcha regular é de 35 kilometros para os trens mixtos e de 50 para os de passageiros.

O Alto da Serra fica na cota 800^m,300 ; dahi até o ponto terminal a linha permanece sempre na de 700 e poucos metros, sendo a de Jundiahy 707^m,500.

Do Alto da Serra, a linha segue o valle do Rio Grande, passa para o de Tamanduatehy, segue o do Tieté para depois galgar a divisa d'aguas com o seu affluente Jaguary, do valle do qual passa para o de Jundiahy na divisa d'aguas dos quaes existe um tunnel de 591^m,30 de extensão, tendo declives de 0^m,025 nas duas entradas e em sentido contrario.

Do Alto da Serra á cidade de S. Paulo a distancia é de 49 kilometros e de S. Paulo a Jundiahy é de 60.

A linha é singela, a plataforma dos aterros é de 4^m,57 e dos córtes de 6^m,96.

Presentemente trata-se da duplicação da linha, cujos trabalhos se acham bastante adiantados.

Encerramos o historico desta linha com a transcripção do que, a seu respeito, disse *L'année scientifique et industrielle* de Louis Figuier, de 1865:

. . . .

« Le Brésil, par exemple, fait d'immenses efforts pour se placer au niveau de la civilisation européenne : les chemins de fer s'y multiplient, et l'art de l'ingenieur y trouve ses plus beaux triomphes. Nous aurons peut-être l'occasion d'en dire d'avantage un autre jour; pour le moment, nous contenterons de parler d'une entreprise nouvelle dont le Brésil est le théatre, et qui ferait honneur à nos Stephenson, à nos Clapeyron et à nos Perdonnet. Cette entreprise, vraiment admirable par la hardiesse de sa conception et par sa prompte execution, est la nouvelle voie ferrée de Saint Paul.»

Descreve em seguida o traçado da linha, as difficuldades encontradas, a importancia das obras, e conclue:

« Ce grand ouvrage sera un digne pendant a l'entreprise hardie du percement des Alpes dans notre Europe.»

NOTICIAS DIVERSAS

DESENVOLVIMENTO DAS ESTRADAS NO BRASIL, DATAS DAS INAUGURAÇÕES NOS ESTADOS, ESTADOS QUE AINDA NÃO POSSUEM ESTRADAS DE FERRO, QUADRO DAS ESTRADAS DE FERRO DO MUNDO, LEIS, ETC., ETC.

Concluiremos esta primeira parte apresentando ao leitor: 1°, o desenvolvimento, por quinquennios de todas as estradas de ferro em trafego no Brasil desde a primeira inauguração até 1900; 2°, a data das inaugurações de estradas em cada um dos Estados do Brasil; 3°, noticia ligeira sobre os Estados que ainda não possuem este melhoramento; 4°, um quadro do desenvolvimento geral da viação ferrea do mundo, comprehendendo os annos de 1891 e 1895 e dando a relação das extensões das linhas com a superficie e população de cada paiz; 5°, finalmente, as duas primeiras leis do Brasil, relativas á autorisação para construcção de estradas de ferro e á garantia de juros para o capital nellas empregado.

QUADRO DO DESENVOLVIMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL DESDE O SEU INICIO

ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE	EXTENSÕES EM TRAFEGO	ACCRESCIMOS	
		Por kilometros	Por cento
	K.	K.	
1854	14.500		
1856	16.190	1.690	11,6
1860	193	177	1.093,2
1865	575	382	197,9
1870	664	89	15,4 (1)
1875	1.857	1.193	179,6
1880	2.993	1.136	61,2
1885	6.738	3.745	125,1
1890	9.880	3.142	46,6
1895	13.023	3.143	31,8
1900	15.175 (2)	2.152	16,5

(1) Periodo da guerra com o Paraguay.
(2) Extensão approximada.

QUADRO DAS PRIMEIRAS INAUGURAÇÕES DE ESTRADAS DE FERRO EM CADA UM DOS ESTADOS DO BRASIL

NUMEROS DE ORDEM	ESTADOS	NOME DAS ESTRADAS	DATAS
1	Rio de Janeiro. . . .	Mauá.	30 de abril de 1854.
2	Pernambuco	Recife a S. Francisco. .	9 de fevereiro de 1858.
3	Municipio Neutro. . .	D. Pedro II.	29 de março de 1858.
4	Bahia.	Bahia a S. Francisco. .	28 de junho de 1860.
5	S. Paulo	Santos a Jundiahy . .	16 de fevereiro de 1867.
6	Minas Geraes	D. Pedro II.	27 de junho de 1869.
7	Alagôas	Jaraguá a Bebedouro. .	19 de outubro de 1873.
8	Ceará.	Baturité.	30 de novembro de 1873.
9	Rio Grande do Sul . .	S. Leopoldo.	14 de abril de 874.
10	Rio Grande do Norte. .	Natal a Nova Cruz . .	28 de setembro de 1881.
11	Parahyba	Conde d'Eu.	7 de setembro de 1883.
12	Paraná	Paranaguá a Curytiba .	17 de novembro de 1883.
13	Santa Catharina . . .	D. Thereza Christina. .	1 de setembro de 1884.
14	Pará	Bragança.	10 de novembro de 1884.
15	Espirito Santo. . . .	Itapemirim	15 de setembro de 1887.
16	Maranhão	Caxias a Cajazeiras . .	8 de julho de 1895.

Não possuem ainda estradas de ferro os seguintes Estados: — Amazonas, Piauhy, Sergipe, Goyaz e Matto-Grosso.

Para o primeiro, o governo concedeu ao coronel George E. Church, por decreto n. 4509 de 20 de abril de 1870, privilegio por 50 annos para a construcção de uma estrada de ferro de Santo Antonio a Guajará-mirim, evitando as cachoeiras dos rios Madeira e Mamoré.

Chegou a organisar-se a *Madeira and Mamoré Railway Company*, que teve autorisação para funccionar no Imperio pelo decreto n. 5073 de 28 de agosto de 1872 e que fez os respectivos estudos definitivos da linha. Estes foram approvados, mas alterados depois; o governo prorogou prazos, garantiu com 7 °/o o capital de £ 400.000 e afinal foi a concessão declarada caduca por decreto n. 8255 de 10 de setembro de 1881.

Em virtude do decreto legislativo n. 3211 de 22 de setembro de 1883, que abriu os creditos necessarios, mandou o governo fazer novos estudos, que tiveram os mesmos resultados daquelles.

Ainda em 30 de maio de 1891, por decreto n. 365, concedeu o governo privilegio, sem garantia de juros, para a construcção, uso e gozo, de uma estrada de ferro entre a villa de Humaytá, á margem esquerda do Rio Madeira, no Estado do Amazonas e a confluencia do Guaporé com o Mamoré, no Estado de Matto-Grosso. Caducou o privilegio, como consta do decreto n. 1720 de 30 de maio de 1894.

* * *

Para o segundo dirige-se a E. de F. de Petrolina a Piauhy, que a partir de Pernambuco tem a extensão de 102 kilometros e 100 metros de estudos definitivos approvados, dos quaes uma parte está em construcção.

Restam 897 kilometros e 900 metros a estudar.

* * *

Quanto ao terceiro, o decreto legislativo n. 3128 de 7 de outubro de 1882 concedeu garantia de juros de 5 a 6 °/₀ para a construcção de uma estrada de ferro em Sergipe. Para esse fim organisou-se a *Sergipe Railway Company*, que teve autorisação para funccionar no Imperio pelo decreto n. 8917 de 31 de março de 1883.

O decreto n. 619 de 2 de agosto de 1890 concedeu á Empresa das Obras Publicas do Brasil, ou á companhia que organisasse, garantia de juros do Estado para a construcção da estrada de ferro de Aracajú a Simão Dias, com um ramal para Capella, no Estado de Sergipe, e approvou os estudos definitivos da 1ª secção da mesma estrada.

O decreto n. 53 de 19 de março de 1891 approvou os estudos definitivos do ramal da Capella e fixou provisoriamente o respectivo capital garantido em 1.941:000$000.

O decreto n. 323 de 16 de maio de 1891 modificou o traçado da estrada de ferro de Aracajú a Simão Dias com ramal para Capella na parte relativa ao trecho de Larangeiras a Simão Dias.

O decreto n. 640 de 31 de outubro de 1891 autorisou a Companhia Brasileira de estradas de

ferro e navegação a transferir, á empreza de Obras Publicas no Brasil, as concessões das estradas de ferro de Natal ao valle do Ceará-Mirim, de Tamandaré á Barra e de Aracajú a Simão Dias.

O decreto n. 1613 de 19 de dezembro de 1893 autorisou a transferencia das concessões relativas ás estradas de ferro de Tamandaré á Barra e de Aracajú a Simão Dias, para a companhia Estradas de ferro do Norte do Brasil.

O decreto n. 271 de 31 de dezembro de 1894 prorogou os prazos para a conclusão das obras da estrada de ferro de Aracajú a Simão Dias, cuja construcção acha-se actualmente atacada em 86 kilometros e 157 metros.

Tem em estudos e já estudada a extensão de 108 kilometros e 60 metros,

O decreto n. 2855 de 28 de março de 1898 declarou caduco o privilegio, garantia de juros e demais favores concedidos pelo decreto n. 619 de 2 de agosto de 1890 para a construcção da E. F. de Aracajú a Simão Dias com um ramal para a Capella, no Estado de Sergipe.

* * *

Para Goyaz se dirigem as seguintes estradas de ferro: — Caxias ao Araguaya, Barra Mansa a Catalão, e Mogyana.

A Estrada de Ferro de Catalão a Palma, concedida por decreto n. 862 de 16 de outubro de 1890, acha-se toda encravada em territorio goyano.

Para a sua construcção e exploração industrial foi organisada em 8 de outubro de 1892 a *companhia E. de F. Alto Tocantins*, que pelo decreto

n. 1127 de 8 de novembro de 1892 obteve a transferencia daquella concessão.

Pelo decreto n. 1670 de 8 de fevereiro de 1894 foram approvados os estudos definitivos do primeiro trecho da linha, na extensão de 100 kilometros e 200 metros.

Estando a E. de F. Mogyana com os seus trilhos um pouco além da estação de Uberaba, mui distante de Catalão, a companhia Alto Tocantins pediu prorogação de prazo para o inicio de suas obras, que foi concedida até 31 de dezembro de 1896 por decreto n. 271 de 31 de dezembro de 1894. Durante esse prazo a Mogyana abriu ao trafego a estação de Araguary, distante 72 kilometros de Catalão suspendendo os serviços daquella estação em diante.

O povo goyano, ancioso por esse tão prodigioso instrumento de progresso, representou ao ministro da Industria Dr. Antonio Olyntho contra a paralysação desses serviços, que vinha impedir os trabalhos de construcção da Alto Tocantins.

Não obstante essa enorme difficuldade, a companhia Alto Tocantins encetou, em 31 de dezembro de 1896, a construcção de seu primeiro trecho com os meios de que dispunha, aguardando os recursos promettidos de capitaes estrangeiros que infelizmente não vieram.

A proposito da inauguração dos serviços desta linha escreveu o *Jornal do Commercio* de 8 de janeiro de 1897 na sua importante secção — Varias Noticias — o seguinte, que transcrevemos:

« Considerada uma das arterias mais importantes da nossa viação ferrea, não só por sua grande extensão,

mas tambem pela riqueza da zona atravessada, a E. F. de Catalão a Palma está fadada a representar o papel de uma grande espinha dorsal percorrendo de Norte a Sul o riquissimo Estado de Goyaz e provocando naturalmente a construcção de suas vertebras, que são as linhas de penetração — do litoral para o centro. Ella parte de Catalão, ponto de convergencia de outras linhas, segue na direcção da futura Capital da Republica, que é a unica a atravessar, acompanha todo o chapadão do massiço central do Brasil até chegar á cidade de Palma, depois de um percurso de 820 kilometros. O seu ponto terminal ainda não está fixado por depender de estudos mais precisos que determinem o ponto da franca e livre navegação do Tocantins.

Em 1888 fomos os primeiros a noticiar o seu plano, exclusivamente devido ao engenheiro civil Paula Pessôa, que desde essa data tem empregado os maiores esforços e a mais admiravel tenacidade para a realização de seu projecto. Todos os que conhecem os embaraços de levantamento de emprezas que imaginaram, devem avaliar bem os dissabores e desalentos nessa luta incessante de oito annos; mas o Dr. Paula Pessôa conseguiu por fim elementos valiosos, com os quaes organisou aqui a companhia, que só tem encontrado difficuldades — na demora da Mogyana chegar a Catalão e nas crises successivas por que tem passado o nosso paiz.

A estrada de que se trata é de um futuro grandioso.

Felicitamos o Estado de Goyaz pelo inicio de construcção da primeira via-ferrea, que vai abrir as suas communicações com o littoral.»

Os trabalhos de construcção, tão bem encetados e concluidos n'uma extensão de 5 kilometros, foram suspensos em 30 de junho de 1897 em consequencia de graves conflictos em Catalão, de que resultou a retirada de todo o pessoal, por falta de garantias.

O illustrado ministro da Industria, Sr. Dr. Joaquim Murtinho, em seu relatorio, salientando bem as difficuldades de transportes que pesam

sobre os serviços da estrada, conclue com o seguinte :

> « Espera a companhia poder atacar o serviço, como deve, logo que a companhia Mogyana levar seus trilhos a Catalão. »

Actualmente existe uma só estrada que se dirige a Matto Grosso, é a de Uberaba a Coxim, de que é cessionario o Banco União de S. Paulo.

Tem 103 kilometros de estudos approvados e 897 kilometros por estudar.

Iniciou os seus trabalhos de construcção em 13 de julho de 1896.

DESENVOLVIMENTO DA VIAÇÃO FERREA DO MUNDO, DO FIM DE 1891 AO FIM DE 1895 E RELAÇÃO DAS EXTENSÕES DAS LINHAS PARA A SUPERFICIE E POPULAÇÃO DE CADA PAIZ

Numeros de ordem	PAIZES	Extensão trafegada até 31 de dezembro de					Accrescimos de 1891-1895		Superficie em kilometros quadrados	Milhões de habitantes	Extensão trafegada	
		1891	1892	1893	1894	1895	Por kilometros	Por cento			Por 100 kilometros quadrados	Por 10,000 habitantes
	I EUROPA	KILOMETROS										
1	Allemanha: Prussia	25,801	26,187	26,505	25,858	27,284	1,483	5,7	348,400	31,850	7,8	8,5
	Allemanha: Baviera	5,659	5,787	5,883	5,979	6,120	461	8,1	75,900	5,797	8,0	10,5
	Allemanha: Saxa	2,499	2,549	2,618	2,627	2,685	186	7,4	15,000	3,787	17,9	7,0
	Allemanha: Wurtemberg	1,532	1,557	1,581	1,595	1,597	65	4,2	19,500	2,081	8,1	7,7
	Allemanha: Bade	1,583	1,609	1,678	1,713	1,803	220	13,8	15,100	1,725	11,9	10,4
	Allemanha: Alsace-Lorraine	1,570	1,618	1,623	1,623	1,723	153	9,7	14,500	1,641	11,8	10,5
	Allemanha: Outros Estados	4,780	4,870	4,954	5,067	5,201	421	8,8	52,100	5,370	9,9	9,6
	Total para a Allemanha	43,424	44,177	44,842	45,462	46,413	2,989	6,8	540,500	52,251	8,5	8,8
2	Austria-Hungria (comprehendida a Bosnia)	28,066	28,425	29.160	30,038	30,046	1,980	7,0	676,700	44,448	4,4	6,9
3	Grau-Bretanha e Irlanda	32,487	32,703	33.219	33,641	33,648	1,161	3,5	314,600	38,343	10,7	8,6

4	França	37,723	38,423	39,357	39,979	40,199	2,476	6,5	536,400	38,343	7,5	10,4
5	Russia e Finlandia	31,071	31,645	33,478	35,560	37,746	6,675	21,4	5.390,000	102,649	0,7	3,6
6	Italia	13,139	13,673	14,184	14,626	14,944	1,805	13,7	286,600	31,234	5,1	4,7
7	Belgica	5,307	5,343	5,473	5,545	5,545	238	4,5	29,500	6,411	18,8	8,7
8	Paizes Baixos e Luxemburgo	3,079	3,079	3,096	3,102	3,102	23	0,7	35,600	5,008	8,7	6,2
9	Suissa	3,279	3,350	3,415	3,477	3,495	216	6,6	41,400	2,974	8,4	11,7
10	Hespanha	10,255	10,874	11,435	12,147	12,147	1,892	18,3	514,000	17,974	2,4	6,9
11	Portugal	2,293	2,293	2,340	2,340	2,340	47	2,0	92,600	5,102	2,5	4.6
12	Dinamarca	2,008	2,087	2,195	2,267	2,267	259	12,5	39,400	2,300	5,8	9.8
13	Noruega	1,562	1,562	1,611	1,726	1,795	233	14,9	322,300	2,000	0,5	8,6
14	Suecia	8,279	8,461	8,782	9,234	9,755	1,476	17,7	450,600	4,919	2,1	19,8
15	Servia	540	540	540	540	540	. .	. .	48,600	2,314	1,1	2,3
16	Rumania	2,489	2,557	2,573	2,581	2,604	115	4,6	131,000	5,406	1,9	4,8
17	Grecia	915	915	915	915	918	3	0,3	65,100	2,217	1,4	4,1
18	Turquia da Europa, Bulgaria e Rumelia	1,769	1,818	1,818	2,010	2,285	516	28,1	272,500	9,000	0,7	2,5
19	Malta, Jersey e Mau	110	110	110	110	110	. .	. .	1,100	325	—	—
	Total para Europa	227,795	232,035	238,543	245,300	249,899	22,104	9,2	9.788,500	374,341	2,5	6,6
	II AMERICA											
20	Estados-Unidos d'America	274,551	281,228	286,183	288,460	292,431	17,880	6,5	7,752,800	68,275	3,7	42,8
21	Canadá	22,540	23,472	24,650	25,371	25,371	2,831	12,5	8,952,000	4,942	0,3	51,4
22	Terra Nova	180	386	475	595	750	750	316,6	108,800	207	0,7	37,5

Numeros de ordem	PAIZES	Extensão trafegada até 31 de dezembro de					Accrescimos de 1891-1895		Superficie em kilometros quadrados	Milhões de habitantes	Extensão trafegada	
		1891	1892	1893	1894	1895	Por kilometros	Por cento			Por 100 kilometros quadrados	Por 10,000 habitantes
		KILOMETROS										
23	Mexico	10,515	11,081	11,057	11,249	11,469	954	9,0	1,947,300	12,328	0,6	9,3
24	America Central (Guatemala, Salvador, Costa Rica, Nicaragua e Honduras)	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	. .	. .	449,600	3,248	0,2	3,1
25	Estados Unidos da Columbia	388	420	420	452	452	64	16,4	1,203,100	3,920	0,0	1,2
26	Cuba	1,731	1,731	1,731	1,731	1,731	. .	. .	118,800	1,632	1,5	10,6
27	Venezuela	800	800	950	1,020	1,020	220	27,5	1,043,900	2,324	0,1	4,4
28	Republica de S. Domingos	115	115	115	115	115	. .	. .	48,600	504	0,2	2,3
29	Estados Unidos do Brazil	10,281	11,477	12,000	12,064	13,023	2,742	26,7	8,344,400	17,000	0,2	7,7
30	Republica Argentina	12,353	12,994	13,450	13 961	14,312	1,959	15,7	2,834,300	4,531	0,5	31,5
31	Paraguay	253	253	253	253	253	. .	. .	253,100	480	0,1	5,2
32	Uruguay	1,595	1,700	1,800	1,800	1,800	205	12,8	178,700	825	1,0	21,9
33	Chile	3,100	3,100	3,100	3,166	3,166	66	2,1	776,000	3,414	9,4	9,3
34	Perú	1,667	1,667	1,667	1,667	1,667	. .	. .	1,137,000	2,980	0,1	5,6

35	Bolivia	400	920	955	1,000	1,000	600	150,0	1,384,200	2.443	0,1	4,1
36	Equador	300	300	300	300	300	. .	. .	299,600	1,505	0,1	2,0
37	Guyana ingleza	35	35	35	35	35	. .	. .	229,600	271	—	1,3
38	Jamaica, Barbadas, Trindade, Martinica, Porto Rico, etc.	526	535	710	736	750	224	42,1	. . . .	—	—	—
	Total para America	342,330	353,214	360,842	364,975	370,645	28,315	8,3	—	—	—	—
	III ASIA											
39	Indias inglezas	27,713	28,494	29,606	30,220	31,226	3,513	12,6	5,143,100	290,593	0,6	1,0
40	Ceylão	308	308	308	476	478	170	56,6	65,700	3,175	0,7	1,5
41	Asia menor	978	1,591	1,667	1,770	1,770	792	80,9	1,778,200	15,478	0,1	1,1
42	Transcapiana	1,433	1,433	1,433	1,433	1,433	. .	. .	554,900	700	0,3	20,5
43	Siberia	. . .	. . .	108	1,618	1,753	1,753	. .	12,518,500	4,783	. .	3,6
44	Persia	54	54	54	54	54	. .	. .	1,645,000	9,000	—	—
45	Indias neerlandezas	1,541	1,720	1,863	1,950	2,076	535	35,6	599,000	27,172	0,3	0,7
46	Japão	2,773	3,020	3,247	3,600	3,600	827	29,5	417,000	44,050	0,8	0,8
47	Indias portuguezas	82	82	82	82	82	. .	. .	3,700	572	2,2	1,4
48	Malasia	140	140	140	140	140	. .	. .	86,200	719	0,2	2,0
49	China	200	200	200	200	200	. .	. .	11,115,600	360,250	—	—
50	Sião	. . .	. . .	26	144	144	144	. .	633,000	5,000	—	—
51	Cochinchina, Pondichery, Tonkin, Malaca, etc.	219	229	261	323	323	104	47,7	—	—	—	—
	Total para Asia	35,441	37,271	38,995	41,970	43,279	7,838	22,1	—	—	—	—

Numeros de ordem	PAIZES	Extensão trafegada até 31 de dezembro de					Accrescimos de 1891-1895		Superficie em kilometros quadrados	Milhões de habitantes	Extensão trafegada	
		1891	1892	1893	1894	1895	Por kilometros	Por cento			Por 100 kilometros quadrados	Por 10.000 habitantes
	IV AFRICA	KILOMETROS										
52	Egypto	1,547	1,617	1,739	2,027	2,027	480	31,0	994.300	6,848	0,2	3,0
53	Algeria e Tunis	3.149	3.193	3.193	3.266	3.301	152	4,8	897,400	5.675	0,3	5,8
54	Colonia do Cabo	3.326	3.926	3.927	3.927	3.928	602	18,1	583.400	1,711	0,7	22,9
55	Natal	550	643	643	643	646	96	17.4	42.900	544	1,5	11,9
56	Republica Sul Africana	201	312	677	990	991	790	393,0	326,700	837	0,3	11,9
57	Orange	759	900	1,000	1,000	1,000	241	31,7	131,100	208	0,8	48,1
58	Mauricia, Reunião, Senegal, Angola, Moçambique, Congo, etc.	964	1,080	1,200	1,250	1,250	286	29,6	—	—	—	—
	Total para Africa	10,496	11,671	12,379	13,103	13.143	2,647	25,2	—	—	—	—
	V AUSTRALIA											
59	Nova Zelandia	3.232	3.232	3.381	3,478	3.528	296	9,1	270,600	686	1,3	51,8
60	Victoria	4.501	4,699	4.787	4.943	5.020	519	11,5	227,600	1,178	2,2	42,9

61	Nova Galles do Sul.	3.641	3.862	4.097	4.200	4.208	567	15.5	805.700	1.252	0.5	33,6
62	Australia meridional	2,928	2,933	2,933	3.026	3.038	110	3.7	2.340.600	352	0,1	86,0
63	Queensalandia.	3.706	3.786	3.828	3.828	3.828	122	3.2	1.731,400	445	0,2	86,0
64	Tasmania.	683	752	752	763	763	80	11,7	67,900	158	1.1	48,3
65	Australia occidental	1,048	1,048	1.331	1,850	1,850	802	76,5	2.475.400	82	0,1	225,6
66	Hawaï.	90	90	90	114	114	24	26,6	16,900	100	0,7	11,4
	Total para Australia. . . .	19.829	20,402	21,199	22,202	22,349	2,520	12,7	8.206,100	4.253	0,2	52,5
	RECAPITULAÇÃO											
I	Europa	227.795	232,035	238.543	245.300	249.899	22,104	9,2	9.788,500	374.341	2,5	6,6
II	America	342.330	353.214	360,842	364.975	370.645	28,315	8.3	—	—	—	—
III	Asia	35.441	37.271	38.995	41.970	43.279	7.838	22,1	—	—	—	—
IV	Africa.	10,496	11,671	12.379	13.103	13.143	2,647	25,2	—	—	—	—
V	Australia	19,829	20.402	21,199	22,202	22,349	2.520	12,7	8.206,100	4.253	0,2	52,5
	Total para o mundo	635.891	654.593	671,958	687.550	699.315	63.424	9.9	—	—	—	—

Da *Revue Générale des Chemins de Fer* que por sua vez extrahiu do *Archiv für Eisenbahnwesen.*

Extrahimos da *Revue Générale des Chemins de Fer* as seguintes considerações feitas sobre o quadro da viação ferrea do globo, que acabamos de apresentar.

A rêde ferrea do mundo teve no quinquennio de 1891 a 1895 um accrescimo total de 63.424 kilometros ou 9,9 °/o e apresentou uma extensão total trafegada de 699.315 kilo metros que se decompõe do seguinte modo:

America	370.645	kilometros
Europa	249.899	»
Asia.	43.279	»
Australia	22.349	»
Africa	13.143	»

O accrescimo das estradas de ferro nos cinco annos considerados é representado:

Na America por 28.315 kilometros ou 8.3 °/o
Na Europa por 22.104 kilometros ou 9.2 °/o
Na Asia por 7.838 kilometros ou 22.1 °/o
Na Africa por 2.647 kilometros ou 25.2 °/o
Na Australia por 2.520 kilometros ou 12.7 °/o

Tomando para base do custo de primeiro estabelecimento das estradas de ferro do globo, como diz a citada *Revue G. des Chemins de Fer*, uma somma kilometrica de 389.625 francos applicavel ás da Europa e de 191.900 francos para as extra-europeas, obtemos o capital total de primeiro estabelecimento das vias ferreas do mundo trafegadas até 31 de dezembro de 1895:

Na Europa	97.367.500.000	francos
Nas outras partes do mundo . .	86.243.000.000	»
Ou um total de . . .	183.610.500.000	»

que ao cambio de 10 representa em moeda brasileira a quantia de 174.980.806:500$000.

PRIMEIRA LEI QUE AUTORISOU A CONSTRUCÇÃO DE ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL

DECRETO N. 101 — DE 31 DE OUTUBRO DE 1835

Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Imperio para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e passageiros, sob as condições que se estabelece.

O Regente, em nome do Imperador o Senhor Dom Pedro Segundo, Ha por bem sanccionar, e manda que se execute a Resolução seguinte da Assembléa Geral Legislativa:

Art. 1.º O Governo fica autorisado a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para uso de carros para transporte de generos e passageiros.

Art. 2.º Nos logares em que a estrada de ferro cortar as estradas existentes, ou sobre ellas fôr construida, fica a Companhia obrigada a construir outras em tudo iguaes ás que existiam, sem poder exigir por isso taxa alguma.

Art. 3.º O Governo poderá conceder a estas companhias os privilegios concedidos á do Rio Doce nos arts. 5º, 6º, 8º, 9º e 13 do decreto de 17 de setembro do corrente anno, em tudo quanto for applicavel. (1)

Art. 4.º As companhias deverão preencher as seguintes obrigações:

§ 1.º Não receber por transporte de arroba de peso mais de vinte réis por legua, nem por passageiro mais de 90 réis.

§ 2.º Dirigir a estrada pelas cidades e villas que o Governo designar, podendo em tudo o mais dar a direcção que lhes parecer melhor.

§ 3.º Começar a estrada no prazo de dous annos, a contar do dia em que concluirem o contracto com o Governo, e a fazer cada anno pelo menos cinco leguas de estrada.

§ 4.º Ficar sujeitas ás multas, e comminações em que deverão incorrer, conforme o Governo estipular, por faltarem a qualquer das condições declaradas nos paragraphos antecedentes.

Art. 5.º Ficam revogadas todas as disposições em contrario.

Antonio Paulino Limpo de Abreu, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Justiça e encarregado interinamente dos do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessarios. Palacio do Rio de Janeiro em trinta e um de outubro de mil oitocentos e trinta e cinco, decimo quarto da Independencia e do Imperio.

DIOGO ANTONIO FEIJÓ.

Antonio Paulino Limpo de Abreu.

[1] Os artigos mencionados do decreto n. 24, de 17 de setembro de 1835, são os seguintes:

«Art. 5.º Serão livres do recrutamento de mar e terra, por espaço de cinco annos, os Brasileiros empregados na companhia, menos no caso de guerra.

Art. 6.º Todas as machinas, barcos de vapor, instrumentos ou outros artefactos de ferro ou qualquer metal, importados para o serviço da Companhia, serão isentos de quaesquer direitos de importação por espaço dos primeiros cinco annos, ficando a Companhia privada desse privilegio, logo que por sentença se prove ter havido abuso de sua parte.

Art. 8.º Os terrenos, de que a Companhia houver de necessitar para a construcção de estradas, pontes, cáes, comportas, canaes, diques ou represas, se forem devolutos, ser-lhe-hão cedidos gratuitamente; se de propriedade particular, serão previa e definitivamente avaliados por arbitros e o seu importe entregue por ella aos proprietarios ou depositado em juizo no caso de que elles recusem recebel-o; não devendo por pretexto algum ser a Companhia estorvada em seus trabalhos, salvo aos proprietarios o recurso para o Tribunal competente, sómente no que respeita á boa ou má avaliação.

Art. 9.º As taxas que a Companhia estabelecer em seu beneficio pelo transito das estradas, pontes, canaes ou pela navegação que lhe é privativa, serão consideradas interesses do capital nos primeiros 40 annos, reservando-se á Nação, passado esse prazo, o direito de remir as obras pelo valor e modo que fôr estabelecido a juizo de arbitros, ou de prorogar o privilegio por mais outros 40 annos, findos os

quaes reverterão á Nação as mencionadas obras, sem indemnisação alguma, obrigada a Companhia a entregal-as em bom estado.

Art. 13.º E' livre á Companhia fixar o frete, pedagio ou direito de passagem que ella julgar conveniente, podendo fazer um regulamento para a navegação geral do Rio Doce e seus confluentes, o qual, depois de approvado pelo Governo, não será alterado.»

Este decreto, sanccionando a Resolução da Assembléa Geral Legislativa, foi assignado pela Regencia composta de Francisco de Lima e Silva e João Braulio Moniz e pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio Joaquim Vieira da Silva e Souza.

A concessão de oito sesmarias de legua quadrada e dos terrenos alagadiços e pantanosos, constantes do art. 4º do mencionado decreto n. 24, foi feita em virtude de autorisação exarada no decreto de 23 de outubro de 1832.

PRIMEIRA LEI QUE AUTORISOU A GARANTIA DE JUROS AO CAPITAL EMPREGADO NA CONSTRUCÇÃO DE ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL

DECRETO N. 641 — DE 26 DE JUNHO DE 1852

Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de um caminho de ferro que partindo do Municipio da Côrte vá terminar nos pontos das provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem.

Hei por bem sanccionar e mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral Legislativa:

Art. 1.º O Governo fica autorisado para conceder a uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das provincias de Minas Geraes e S. Paulo que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por um prazo que não excederá a noventa annos, contados da incorporação da Companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes:

§ 1.º A Companhia emprezaria terá o direito de desapropriar, na forma da lei, o terreno de dominio particular que fôr necessario para o leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes; e pelo Governo lhe serão gratuitamente para o mesmo fim concedidos os terrenos devolutos e nacionaes e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito.

§ 2.º O Governo poderá conceder o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes para a construcção do caminho de ferro.

§ 3.º Poderá tambem o Governo conceder a isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á mesma construcção, bem como, durante um prazo determinado, a dos direitos do carvão de pedra que consumir a Companhia em suas officinas e custeio da estrada.

§ 4.º Durante o prazo do privilegio não se poderão conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas, tanto de um como de outro lado e na mesma direcção deste, salvo se houver accordo com a Companhia.

§ 5.º Durante o mesmo privilegio, a Companhia terá direito a perceber os preços de transporte, que forem fixados

pelo Governo em uma tabella organisada de accordo com a Companhia, cujo maximo não excederá o custo actual das conducções.

§ 6.º O Governo garantirá á Companhia o juro até cinco por cento do capital empregado na construcção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo a faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento deste juro.

§ 7.º Para o embolso dos juros despendidos pelo Thesouro Nacional estabelecerá o Governo uma escala de porcentagem, que começará a receber logo que a Companhia tiver feito dividendos de oito por cento pelo menos.

§ 8.º Fixará o Governo de accordo com a Companhia o maximo dos dividendos, dado o qual, terá logar a reducção nos preços da tabella de transporte.

§ 9.º A Companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construcção e custeio do caminho de ferro sinão pessoas livres, que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

§ 10. A Companhia não poderá emittir acções ou promessas de acções negociaveis, sem que se tenha constituido em sociedade legal com estatutos approvados pelo Governo.

§ 11. O caminho de ferro não impedirá o livre transito dos caminhos actuaes, e de quaesquer outros que para commodidade publica se abrirem ; nem a respectiva Companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

§ 12. No contracto o Governo marcará o prazo em que deverá a Companhia começar e acabar os trabalhos da construcção do caminho de ferro, comminando uma multa de quatro a vinte contos de réis na falta de cumprimento em um ou outro caso ; e sob pena de ficar sem effeito o mesmo contracto, si a Companhia deixar pela segunda vez de começar ou acabar a obra dentro do prazo que de novo fôr marcado.

§ 13. O Governo terá a faculdade de effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, si o julgar conveniente, convencionando-se com a Companhia sobre a época, e a maneira de o realisar.

§ 14. Por meio dos necessarios regulamentos e de intelligencia com a Companhia, providenciará o Governo sobre os meios de fiscalisação, segurança e policia do caminho de ferro, bem como estatuirá quaesquer outras medidas relativas á construcção, uso, conservação e custeio do caminho de

ferro, podendo impôr aos infractores penas de multa até duzentos mil réis e de prisão até tres mezes e solicitando do Corpo Legislativo providencias ácerca de penas mais graves e proporcionadas aos crimes que possam affectar a sorte da empreza, as garantias do publico e os interesses do Estado.

Art. 2.º Si apparecerem companhias que se proponham a construir caminhos de ferro em quaesquer outros pontos do Imperio, poderá o Governo igualmente contractar com ellas sob as mesmas bases declaradas no artigo antecedente. Neste caso, porém, serão os respectivos contractos submettidos á approvação do Corpo Legislativo, afim de resolver sobre a conveniencia das linhas projectadas, a opportunidade das emprezas e a responsabilidade do Thesouro.

Art. 3.º O Governo restituirá a Thomaz Cockrane a quantia de quatro contos de réis e o respectivo juro de seis por cento ao anno, que pagou de multa pela falta de cumprimento do contracto para a construcção da estrada de ferro, que foi reconhecido sem vigor.

Art. 4.º Ficam sem vigor as disposições em contrario.

Francisco Gonçalves Martins, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 26 de junho de 1852, 31º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Francisco Gonçalves Martins.

SEGUNDA PARTE

E. DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

ANTIGA

E. DE FERRO D. PEDRO II

HISTORICO DA ESTRADA

A Estrada de Ferro Central do Brasil, antiga E. F. D. Pedro II, teve sua origem na lei de 31 de outubro de 1835, na concessão feita ao Dr. Cockrane em 1840 e na lei de 26 de junho de 1852 (vid. pags. 2, 6 e 20).

A primeira indicação de seu traçado se encontra de um modo geral e vago na memoravel lei n. 641 de 26 de junho de 1852 (vid. pags. 20 e 106) e mezes depois, em dezembro do mesmo anno, mais claramente definida na concessão feita por decreto n. 1088 (vid. pag. 26).

Esta ultima concessão causou depois sérias difficuldades á construcção das 2ª e 3ª secções da estrada.

Tratando do inicio desta estrada, não podemos deixar de transcrever o que a respeito disse o Sr. conselheiro C. B. Ottoni, de saudosa memoria: [1]

> « Nasceu esta empreza, como todas as vias ferreas do Brasil, da lei de 26 de junho de 1852, que decretou a linha, dotou-a com a garantia do minimo juro

[1] *Esboço historico das Estradas de Ferro do Brasil*, já cit.

de 5 %, estipulou e limitou os mais favores que o governo poderia outorgar á respectiva companhia. E' certo que annos antes fôra concedido ao Sr. Dr. T. Cockrane um privilegio para a construcção de uma estrada de ferro communicando a Côrte com a provincia de S. Paulo... Não posso sinão louvar a intenção do illustrado ministro que referendou o decreto. Era o respeitavel Sr. Antonio Carlos de Andrada Machado, que, ministro em 1840, teve a nobre ambição de ligar seu nome á *primeira concessão* (1) de estrada de ferro no Brasil. Já antes se havia occupado do assumpto o governo da regencia Feijó, encarregando o fallecido marquez de Barbacena de estudar as disposições da praça de Londres acerca da organisação de uma importante companhia de estrada de ferro para Minas e S. Paulo.

A crescente facilidade das communicações com a Europa, o desenvolvimento dos caminhos de ferro em todo o mundo, os debates tão illustrados do parlamento francez de 1838 a 1842 para a decretação da grande rêde, debates écoados pela imprensa de todo o mundo, a cessação do trafico africano em 1850 e consequente desemprego de tão vasto capital, taes foram as verdadeiras causas que deram valor ao projecto e alimentavam a esperança de melhoramento. E, pelo que toca aos promotores delle, não se póde pensar na origem da estrada de ferro de D. Pedro II sem que ao espirito acuda, como idéa associada, a cidade de Vassouras.

Foram os homens illustrados de Vassouras, foi o Sr. Dr. Joaquim José Teixeira Leite, foram seus distinctos irmãos, foi o seu parente o Sr. Dr. Caetano Furquim de Almeida os propagandistas que se puzeram em luta contra a incredulidade de nossos maiores estadistas (vid. pag. 21).

Mas os valentes propugnadores do melhoramento não desanimaram. E para completar a verdade historica, accrescentarei que lhes veio em auxilio o espirito de partido, neste caso felizmente inspirado.

Vassouras tinha sido o mais firme dos baluartes do partido conservador, nos cinco annos (1844 a 1848) em que houve um simulacro de governo liberal; e, pois

(1) Não é verdade, como se verifica nas pags. 4, 5, 13 e 14.

voltando ao poder os seus homens, as influencias de Vassouras se tornaram poderosissimas. Correu mesmo então que o Sr. conselheiro Euzebio e outros chefes do mesmo partido, decretada a estrada de ferro, pretenderam outorgar a concessão aos seus amigos de Vassouras, que se encarregarião de organisar a empreza.

Eu digo que nisto o espirito de partido era bem inspirado, porque nos annunciados concessionarios concorriam todas as partes para o bom exito da tentativa: fortuna, illustração, influencia, reputação moral, tudo o que podia inspirar confiança á pericia e ao capital estrangeiro.

Era sabido o projecto na praça de Londres, e depois que os engenheiros Waring instituiram alguns estudos a expensas dos homens de Vassouras, não havia duvida alli, quanto á organisação da companhia.

Pedia-se uma garantia de 5 %, que a lei decretou, e nem no parlamento nem na imprensa aventou pessoa alguma uma duvida, sequer, quanto á sufficiencia desta garantia.

Votar a lei, adjudicar a concessão e organisar a companhia deviam ser actos successivos: aos capitaes recolhidos da Africa dava-se assim excellente emprego.

Entretanto o Exm. Sr. Gonçalves Martins, então ministro, hoje barão de S. Lourenço, tudo transtornou: abriu hasta publica, recolheu propostas, rejeitou-as e depois de muitas hesitações affectou o negocio á legação de Londres.

Em Londres o nosso ministro, depois de tratar e destratar a organisação da companhia, adjudicou a construcção da 1ª secção a *Ed. Price* por quantia fixa e reservou ao governo a faculdade de organisar companhia nacional. »

Ainda sobre o assumpto transcrevemos o que disse o Sr. conselheiro Manoel da Cunha Galvão: [1]

« Eu não emitto juizo sobre os erros attribuidos a tão distinctos brasileiros, noto apenas que

[1] *Noticia sobre as Estradas de Ferro do Brasil*, já cit.

os Srs. Vasconcellos, Paraná, barão de S. Lourenço e Macedo, sendo formados em direito, é muito natural que errassem, tratando de estradas de ferro, que não fazem parte dos cursos juridicos.»

Documento valioso, para provar a iniciativa dos vassourenses na realização da estrada, é o seguinte officio: ([1])

« Palacio da presidencia da provincia do Rio de Janeiro, 25 de setembro de 1854.— Declaro á Camara Municipal da Villa de Vassouras, em resposta ao officio, que em data de 19 de julho findo me dirigiu, sobre a conveniencia de se *promover com urgencia* o começo e andamento da estrada de ferro do valle do Parahyba, que não deixará de ser tomado em consideração tão importante objecto em tudo quanto depender do Governo Imperial, segundo me communicou o Exm. Sr. Ministro do Imperio em aviso de 18 do corrente mez.([2])— *Visconde de Baependy*.»

A respeito, diz ainda um illustre escriptor: ([3])

« Cabe á cidade de Vassouras o maior *quinhão de gloria* na organisação da nossa principal empreza neste genero (estradas de ferro), sendo inclusivamente os proprios estudos para este melhoramento feitos a expensas dos seus activos e generosos habitantes. Dentre elles cumpre lembrar com estima os nomes do Dr. Joaquim José Teixeira Leite, seus irmãos, e do Dr. Caetano Furquim de Almeida, os quaes oppuzeram todo o vigor de suas convicções e illustração á obstinada incredulidade dos nossos maiores estadistas nesse tempo.»

([1]) Ext. do n. 13 do *Municipio* de 28 de julho de 1900, que se publica em Vassouras.

([2]) Não encontrámos este aviso nas Decisões do Governo.

([3]) *O Brazil*, 1 volume, por Augusto de Carvalho, pag. 141.

Finalmente citaremos as palavras do pranteado escriptor Dr. Alberto Brandão, extrahidas de um notavel artigo seu, que não transcrevemos totalmente para não alongarmos muito este trabalho.

Para o fim que temos em vista, basta o seguinte: (1)

> « Seus direitos a elles são incontestaveis e, quando não tivessem outros, bastava a intervenção directa e activa dos vassourenses na realização da importante via-ferrea de D. Pedro II (hoje Central do Brasil), para que o futuro nos fizesse inteira justiça, e essa intervenção está provada á evidencia.
>
> Assim pois, ninguem poderá arrancar a Vassouras a gloria de seu nobre esforço para a realização de uma empreza, que tantos resultados beneficos trouxe ao paiz. ».

* * *

Conforme já vimos na 1ª Parte, o governo, por edital de 4 de outubro de 1852, chamou propostas para a construcção da estrada na conformidade da lei de 26 de junho do mesmo anno, escolhendo a do Dr. Cockrane, que não poude apresentar no prazo estipulado os estudos da linha e que por esse motivo teve a sua concessão caduca por acto de 15 de janeiro de 1853.

Esse desastre, longe de abater o animo do governo, encorajou-o para fazer nova chamada de propostas, por edital de 9 de fevereiro de 1853 e transferir em seguida para Londres o logar da concurrencia e celebração do contracto para a sua construcção.

(1) O passado e o presente de Vassouras — 1877, *Municipio*, já citado.

A provincia do Rio de Janeiro, no intuito de facilitar o levantamento de capitaes e apressar a realização da estrada até os limites de Minas e S. Paulo, autorisou por lei n. 714 de 13 de outubro de 1854 a concessão da garantia de juros de 2 °/₀ além dos 5 °/₀ do governo geral para o capital necessario á sua construcção, como já havia feito igualmente a provincia da Bahia para a *Bahia and S. Francisco Railway* e a de Pernambuco para a *Recife and S. Francisco Railway Company*. (Vid. pags. 53 e 62.)

Muito fez o nosso ministro em Londres — o Sr. Sergio Teixeira de Macedo — para conseguir a encorporação de uma companhia que acceitasse as condições do edital de 9 de fevereiro; trabalhou nesse sentido de 1853 a 1855, quando autorisado pelo governo, contractou por conta do Thesouro Nacional, em 9 de fevereiro de 1855, com o subdito inglez Ed. Price a construcção da 1ª secção da estrada de S. Christovão a Belém, cuja extensão foi avaliada em 37 ¹/₂ milhas.

Feito o contracto, verificou-se depois não estar elle de accordo com as disposições da lei de 26 de junho, que não permittia fazer pesar directamente sobre o Thesouro os encargos da construcção da estrada de ferro, pelo que não teve logar a sua execução immediata. [1] A' vista desse novo embaraço, resolveu o governo fazer organisar no Imperio uma companhia, pois pela citada lei de 26 de junho não podia tomar sobre si a construcção da estrada. Para esse fim nomeou uma commissão composta dos Srs. visconde do

[1] Vid. Relatorio do Ministerio do Imperio de 1855.

Rio Bonito, Dr. Caetano Furquim de Almeida, João Baptista da Fonseca, José Carlos Mayrink e Militão Maximo de Souza, expedindo ao mesmo tempo instrucções para a assignatura e distribuição das acções e formulando o contracto e estatutos pelos quaes se devia reger a companhia. Organisada esta, tomou o nome de *Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II*, inspirando no começo tal confiança, que as acções necessarias foram logo subscriptas e feitas as entradas pontualmente.

O decreto n. 1598 de 9 de maio de 1855 ordenou que a execução do contracto celebrado pelo ministro brasileiro em Londres para a factura de uma parte do caminho de ferro, autorisado pela lei de 26 de junho, fosse commettida a uma companhia que se organisasse na Côrte. As instrucções que acompanharam a esse decreto determinaram á commissão supra mencionada, encarregada da distribuição das acções, que fizesse intimar por carta ao agente ou agentes de Edward Price, nesta Côrte, e delles exigir por escripto si o dito Price pretendia ou não receber em acções a 3ª parte dos pagamentos que lhe eram devidos na fórma da clausula 2ª de seu contracto. No caso affirmativo, a commissão reservaria para esse fim 8297 acções, que elle receberia ao par; e no caso negativo, 889 acções equivalentes a £ 20.000, nos termos do dito contracto.

O decreto n. 1599 de 9 de Maio de 1855 approvou os estatutos da Companhia E. de F. D. Pedro II, attendendo ao disposto no § 10 do art. 1º do decreto n. 641 de 26 de Junho de 1852. (Vid. pag. 107.)

O capital da companhia era de 38.000 contos, divididos em 190.000 acções de 200$000 cada uma ou o seu equivalente em dinheiro esterlino ao cambio de 27 pence por mil réis. A companhia só existiria, de direito, da data em que fossem subscriptas na Côrte 60.000 acções, podendo as 130.000 restantes ser emittidas no Imperio ou fóra d'elle. A directoria era composta de um presidente e cinco directores, devendo aquelle ser accionista de pelo menos 50 acções e livremente nomeado e demittido pelo governo imperial. Os cinco directores eram eleitos pela assembléa geral de accionistas e d'entre elles designava o governo o vice-presidente.

Os accionistas receberiam os juros de 7 % ao anno sobre o capital que fossem desembolsando.

Juntamos um *fac-simile* de uma acção que tinha 0,m26 de largura por 0,m42 de comprimento.

No reverso tinha dos lados em portuguez, allemão, inglez e francez as vantagens de que gosava a estrada e no centro uma corôa imperial. Esta acção foi gravada na officina de Wiesener, era de côr amarellada e tinha no verso em linhas brancas uma locomotiva e o nome da estrada, como a corôa do reverso — E' um bellissimo trabalho de xilographia.

O contracto para a construcção, uso e custeio da E. de F. D. Pedro II foi lavrado em 10 de Maio de 1855 entre a directoria e o ministro do Imperio Luiz Pedreira do Couto Ferraz e continha 62 artigos, dos quaes destacamos os seguintes:

O art. 2°, indicando o traçado, determinava que a estrada partiria da cidade do Rio de Ja-

ACÇÃO DA E. DE F. D. PEDRO II

neiro, passaria pelos municipios da Côrte e Iguassú, transporia a Serra do Mar no logar mais conveniente e no espaço que medeia entre a mesma Serra e o rio Parahyba, dividir-se-hia em dous ramaes, um se dirigindo á povoação da Cachoeira, na provincia de S. Paulo, e outro ao Porto-Novo do Cunha, nos limites da provincia do Río de Janeiro com a de Minas Geraes.

Pelo art. 3° o governo se compromettia a não fazer outras concessões dentro de cinco leguas para cada lado da estrada, durante os 90 annos do contracto.

O art. 12° prohibia expressamente a companhia possuir ou empregar escravos nos trabalhos da estrada.

Pelo art. 16° o governo garantia á companhia durante 33 annos, a contar da data do contracto, o juro de 5 °/₀ ao anno, pagavel de 6 em 6 mezes, sobre o capital dispendido na estrada até o maximo de 38.000:000$, garantindo além disto á mesma companhia, por igual numero de annos e em iguaes condições, o juro de mais 2 °/₀, que a provincia do Rio de Janeiro, pela lei provincial n. 714 de 13 de outubro de 1854, poz á disposição do governo para a realização da mesma estrada.

Pelo mesmo contracto a linha da estrada era dividida em quatro secções.

* * *

Approvados os estatutos, a companhia começou logo a funccionar, iniciando os trabalhos de construcção da 1ª secção em 11 de junho de

1855 e obtendo do empresario Ed. Price o compromisso formal de entregar ao trafego toda a linha em agosto de 1857.

A lei n. 816 de 10 de julho de 1855 autorisou o governo a estabelecer o processo para a desapropriação dos predios e terrenos que fossem necessarios para a construcção das obras e mais serviços pertencentes á Estrada de Ferro D. Pedro II e ás outras estradas de ferro do Brasil e a marcar as regras para a indemnisação dos proprietarios.

O decreto n. 1664 de 27 de outubro do mesmo anno deu o respectivo regulamento para execução d'essa lei.

A assembléa geral de accionistas, reunida em começo de agosto do mesmo anno, elegeu a sua primeira directoria nas pessoas dos Srs.: Christiano Benedicto Ottoni, Jeronymo José Teixeira Junior, Roberto Jorge Haddock Lobo, Alexandre Joaquim de Siqueira e João Baptista da Fonseca.

O governo nomeou superintendente geral para a fiscalisação das obras da estrada o engenheiro C. B. Lane e por decreto de 22 de agosto de 1855 nomeou vice-presidente da companhia o Dr. Christiano Benedicto Ottoni.

A posse da directoria teve logar no dia 25 de agosto de 1855.

Entre os directores foi escolhido para secretario o Sr. Teixeira Junior.

Adiante encontrará o leitor o quadro geral dos administradores da estrada.

* * *

O contracto celebrado em Londres, para a construcção da 1ª secção da estrada, deu logar a muitos attritos com a directoria durante o tempo de sua execução. Por elle, o empresario tinha o direito de receber até um terço dos pagamentos em acções ao par, motivo pelo qual ficaram depositadas, como estabeleceu o decreto n. 1598, 8297 acções, que prefaziam a quantia de 1.659:400$000 correspondentes (ao cambio de 27) á terça parte de £ 560,084, estipuladas na 1ª clausula do contracto.

Impugnada pelo empresario a entrega das acções ao par, condescendeu a directoria em dal-as nas prestações de pagamentos pelo valor das entradas, até então realizadas.

Em 28 de dezembro de 1855, o governo approvou a planta apresentada para a construcção de um ramal, entre a estação do Campo da Acclamação e a praça da Prainha, em substituição ao do Vallongo, anteriormente projectado.

Acompanhando os relatorios da companhia encontramos no primeiro, lido em assembléa de 31 de Janeiro de 1856 e publicado na typographia do *Jornal do Commercio*, de J. Villeneuve & Comp.ª, á rua do Ouvidor n. 65, a iniciativa da directoria no sentido da creação de um fundo de reserva, cuja necessidade ella discutiu e justificou, procurando demonstrar a seguinte proposição:

Sem um fundo de reserva ou uma reforma nos estatutos o capital da companhia não poderá manter a sua integridade.

O governo, acceitando a idéa da directoria, determinou pelo decreto n. 1734 de 17 de março de 1856 que a companhia formasse um fundo de

reserva, que fosse constituido com acções da propria estrada e por uma quota dos rendimentos, equivalente a 1/10 °/₀ ao anno do seu capital.

Tendo o governo estabelecido no contracto — a via dupla — para o tronco da estrada, a directoria da companhia julgou conveniente não executal-a logo, apresentando, entre outras, as seguintes considerações:

> « O tronco da estrada, tendo de extensão apenas 50 a 60 milhas, construido em via singela com os precisos desvios, prestar-se-ha desde logo a um grande trafego; bastará para crel-o observar que a mesma locomotiva, conduzindo bom numero de toneladas, póde fazer por dia duas ou mais viagens redondas e que bem regulada a policia da estrada nada se oppõe a que transitem ao mesmo tempo diversos trens. Concluido, pois, o tronco, não haverá vantagem em cuidar logo do assentamento da segunda via, e mais pressa teremos de levar sobre os carris, ás fronteiras de Minas e S. Paulo, o osculo da civilisação.
>
> Dahi concluimos que a despeza feita desde já para a via dupla, seria por alguns annos um capital morto, com prejuizo do Thesouro, que garante 7 °/₀ e retardando inutilmente o desejado momento, em que a Companhia terá de emancipar-se dessa garantia.»

Esta idéa foi proposta ao governo por officio da directoria de 29 de Agosto de 1855 e, sendo approvada, foi assim construida a linha.

A respeito de seu alinhamento e declives travou-se uma nova lucta com o empresario inglez, que tenazmente resistiu, apoiando-se nas imperfeições de seu contracto, celebrado em Londres.

Foi este limite de declividade que originou a questão, para o qual a directoria achou o correctivo no art. 10 da especificação, que obrigava o empresario a apresentar, no Rio de Janeiro,

uma planta e secção longitudinal da linha inteira, consideradas então como os planos definitivos da estrada, que a directoria exigiu de Mr. Price aqui no Rio de Janeiro.

A illustre directoria se exprimiu assim no seu relatorio :

. . . .

« não se baseando os ajustes em estudos technicos sufficientes, e sim em planos que só contêm o resultado de alguns reconhecimentos preliminares do terreno, tornou-se forçoso conceder ao emprezario faculdades amplissimas e perigosas, que, a não acharem correctivo em outras estipulações, tornariam difficil toda a fiscalisação. Assim, a clausula 1ª o autorisa a desviar-se do alinhamento marcado na planta e desviar-se quanto e como lhe aprouvesse, com a unica limitação de não augmentar a despeza da desappropriação do terreno e um artigo da especificação autorisa, no caso desses desvios, a elevar os declives até o limite de 1:45.»

O empresario recusou-se, allegando referir-se os ditos planos aos reconhecimentos apresentados em Londres, pelo que a directoria, em conferencia de 31 de Agosto de 1855, declarou ao proprio Price fazer depender da apresentação dos planos o pagamento da 1ª prestação em 1 de Setembro. N'este dia, houve nova conferencia da directoria com o empresario, com o seu engenheiro em chefe e com Mr. Lane, engenheiro do governo, ficando então resolvido dispensar-se a apresentação dos planos, mediante a obrigação de o empresario não empregar declive algum superior a 1:125, salvos em dous pontos declarados, nos quaes não podia ir além de 1:100, modificando-se assim n'essa parte o seu contracto. O documento

de compromisso consta da seguinte carta dirigida ao engenheiro do governo C. B. Lane:

> « Rio de Janeiro, 1 de Setembro de 1855—Senhor. — Constando-me que na qualidade de inspector da estrada de ferro por parte do governo, o senhor não approva o limite da elevação especificado no meu contracto da estrada de ferro de D. Pedro II, tenho a satisfação de informar-lhe que, inspeccionando o terreno por onde deve passar a linha, estou convencido que devo limitar a elevação dos declives da maneira seguinte: Da cidade até a summidade plana no Engenho Novo 1:100, deste ponto até atravessar o Rio de Santo Antonio 1:125 e d'ahi a Belém 1:100. Eu já tinha promettido ao Sr. Macedo que limitaria os declives de 1:100, si fosse possivel; estou, portanto, muito satisfeito de poder condescender com os seus desejos a este respeito.
>
> Quanto ás madeiras que têm de ser empregadas na construcção das nossas pontes e cercas, estou tratando, em conformidade de seus desejos, de fazer que não sejam empregadas sinão madeiras geralmente reconhecidas por madeiras de lei, excepto sendo madeira creosotada. Espero que estas concessões, conformes com a redacção do contracto, concordarão com as suas vistas. Sou, etc., etc. (Assignado) *E. Price*.— Conforme, *C. Ottoni*.»

Estudando os documentos da epocha, se reconhece facilmente que não foi a prudencia nem a *inspecção* do terreno que fizeram o empresario *condescender* com os desejos do fiscal do governo e que dictaram esta carta orgulhosa; foi unicamente a declaração formal da directoria de não effectuar o pagamento da 1ª prestação, na data da referida carta, sem a apresentação dos planos definitivos da estrada.

Retirando-se Mr. Price, deixou no Rio de Janeiro, como seu representante, com plenos poderes, a Mr. Charles E. Austin, seu engenheiro

em chefe, que dirigiu as obras da secção contractada. Os trabalhos receberam logo algum impulso, mas foram retardados pela epidemia do *cholera-morbus*, que em 1855 flagellou esta cidade.

A clausula 3ª do contracto, relativa ao prolongamento da estrada de S. Christovão á cidade, deu logar a outra discussão, da qual se originou um novo ajuste e uma nova modificação do contracto, pois que o traçado indicado nelle seguia a direcção da rua S. Diogo, multiplicando as passagens de ruas publicas e exigindo a demolição das custosas obras da companhia do Gaz. O ramal para o Vallongo, tendo o inconveniente de ficar afastado do centro commercial, a directoria substituiu-o pelo da Prainha e projectou para esse fim o alargamento das ruas Estreita de S. Joaquim e da Prainha. O documento do ajuste é o seguinte:

«Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II. — Rio, 10 de Janeiro de 1856.

Illm. Sr. Charles Austin — A directoria resolveu perguntar a V. S. si em nome de Mr. Price concorda nas seguintes disposições relativamente á construcção da estrada de ferro de S. Christovão para a cidade:

1.ª Supprime-se a estação temporaria, caes e pontes de madeira mencionados no art. 8 da especificação á 1ª clausula do contracto; e conseguintemente se fará uma reducção de £ 7.000 em favor da companhia, deduzida da primeira prestação que se houver de realizar.

2.ª O ramal não será dirigido a Vallongo, mas á Prainha, e a sua direcção, bem como a da linha principal desde a rua de S. Christovão até o Campo seguirão o traço assignalado na planta n. 1, que V. S. assignará, si concordar nesta proposta.

3.ª No extremo do ramal se construirá um trapiche com ponte que permitta atracarem os navios

exportadores de café e mais generos do paiz, tudo na fórma da especificação e do desenho n. 2, por V. S. assignado.

4.ª A clausula 3ª do contracto será executada com as modificações precedentes; e em compensação do augmento das despezas que dellas resultam a Mr. Price, já por ser mais longo o ramal, já por accrescer o trapiche e ponte, a companhia pagará, além das £ 69.400 do contracto, mais £ 3.507-17-7, que serão addicionadas ao segundo pagamento estipulado na clausula 3ª.

Com a sua approvação e assignatura nesta carta, entender-se-ha que acceita todas as obrigações nella mencionadas, assim como a minha assignatura ligará a companhia na fórma do art. 33 dos nossos estatutos. Deus guarde a V. S.— (Assignado) *Christiano Benedicto Ottoni*, vice-presidente da directoria.

Acceito as condições propostas em nome do Sr. Edward Price. Janeiro 10 de 1856.— (Assignado) *Charles E. Austin* — Conforme — *C. Ottoni.* »

Divergencia mais séria se deu com o empresario a proposito de excessos de preços apresentados nas obras feitas e materiaes mandados da Inglaterra, o que motivou o recurso da directoria ao juizo commercial d'esta cidade para a nomeação de arbitros, que foram os Srs. major T. da Silva Paranhos e coronel F. Carneiro de Campos. Estes avaliaram os materiaes e obras feitas em 612:830$767, quando o emprezario já havia recebido por esses trabalhos, em duas prestações, a quantia de £ 84.014 ou quasi 742 contos de réis. Não obstante a disposição do art. 14 do contracto, que determinava:

« O pagamento de qualquer destas prestações será suspendido si se provar que a obra feita e os materiaes mandados da Inglaterra estão pagos com excesso pelas prestações anteriores. »

a directoria effectuou o pagamento da outra prestação, na certeza de que o excesso verificado estava garantido pela caução de £ 25.000 depositadas nas mãos do ministro brasileiro em Londres.

Esta questão foi resolvida por accordo amigavel.

Como documento curioso, apresentamos o extracto do orçamento apresentado para a celebração do contracto em Londres — Dividida a quantia total (de S. Christovão a Belém):

£ 560.084	em dez mil partes	10.000
	TOCAM A	
» 99.621- 2-9	Movimento de terras	1.779
» 39.996-12-0	Obras de pedreiro.	714
» 54.064-14-8	Trabalhos preliminares, fretes, seguros, etc.	965
» 160.536- 3-4	Via permanente e todos os pertences.	2.866
» 74.600- 0-0	Material rodante	1.332
» 20.000- 0-0	Estações.	357
» 2.590- 0-0	Telegrapho electrico	46
» 56.175-13-7	Direcção das obras, eventuaes, escriptorio, etc.	1.003
» 52.500- 0-0	Lucro.	938
£ 560.084 -6-4		10.000

Sobre esse contracto assim se exprime o Sr. Dr. F. P. Passos (1):

. . . .

« Bem se póde calcular o perigo de semelhante latitude de poderes outorgados a um empresario, e

(1) *As Estradas de ferro no Brasil em 1879*, já cit.

sómente a nossa pouca experiencia em semelhante assumpto explica taes estipulações em contracto tão importante.

Quanto á declividade, foi necessario obter do empresario o compromisso formal de não eleval-a além de 1:125; em relação ao alinhamento, porém, a natureza brejosa do sólo foi a unica garantia de bôas condições technicas. »

E o conselheiro C. B. Ottoni, em carta dirigida ao Dr. Francisco Picanço [1] em Abril de 1887, disse o seguinte:

. . . .

« O 3º serviço que allegarei, foi o 1º em ordem chronologica; mas reservei-o para o fim, desejando desenvolvel-o um pouco mais, porque tem ponto de intimo contacto com questões actuaes e pendentes.

Consistiu em combater a todo o transe e por fim matar a prevenção, que aliás encontrava apoio em um artigo do contracto da 1ª secção, de empreitar á ingleza, em globo, por quantia fixa, os estudos, construcções, material fixo, e movel, tudo.

Consegui, ao contrario, firmar os seguintes principios, que penso são os applicados pelos nossos melhores engenheiros :

1.º Estudos previos completos, feitos por administração á conta do capital, embora mais custem. Em terrenos accidentados póde esperar-se que cada conto de réis de mais, gasto com estudos conscienciosos, produzirá muitas dezenas de contos de economia na construcção.

2.º Só empreitar as secções completamente estudadas e orçadas.

3.º Contractar por series de preços.

Documentos que deixei no archivo da estrada de ferro e já foram citados sem contestação, provam que sómente a 2ª Secção, construida a modo das empreitadas ajustadas em Londres pelas companhias inglezas, custaria mais de 20.000 contos, emquanto, si a memoria me é fiel, não chegou a 15.000.

[1] N. 28 da *Revista de Estradas de Ferro*, 1887.

A differença em toda a linha não seria menos de 10 a 12 mil contos.

Si ha vaidade em recordar estas circumstancias, devem ao menos conceder-me que essa vaidade tem suas desculpas.

As empreitadas contractadas em Londres por companhias que compram as concessões das nossas linhas ferreas, nos têm dado prejuizos de não poucos milhões. Taes companhias, de ordinario nada sabem do valor real do objecto que compram, porque o concessionario vendedor não lhes leva estudos sufficientes para oriental-as.

Especulam com a garantia de juros; e para alliciar tomadores de acções buscam demonstrar-lhes que o capital conhecido ha de ser sufficiente para as obras desconhecidas. A prova que dão é um contracto em globo com empreiteiro, que, embarcando-se em empresa tão aleatoria, estipula naturalmente os preços com largas margens, e de ordinario se arma com faculdades, que no correr da construcção embaraçam toda a acção fiscal. Tal é a origem da exageração do custo de todas as nossas estradas construidas por companhias européas.

Duvido que haja excepção.

Foi um contracto desse molde o que *Ed. Price* celebrou para a nossa 1ª secção e pretendeu applicar ás outras, o que, felizmente, não conseguiu.»

Do *primeiro relatorio* da companhia transcrevemos os seguintes documentos: a distribuição do custo de uma estrada de ferro, organisada pela directoria, á semelhança da que foi organisada em Londres (Vid. pag. 127), a relação dos terrenos e predios desapropriados no 1º trecho da estrada, verificando-se assim os preços daquella época e finalmente o *primeiro balanço* da estrada de ferro, assignado pelo seu *primeiro guarda-livros*, que foi o Sr. José Torquato de Faria.

DISTRIBUIÇÃO DO CUSTO TOTAL DE UMA ESTRADA DE FERRO PELOS DIVERSOS ARTIGOS DE DESPEZA QUE O COMPÕEM

Despezas preliminares e administração central. . .	147
Estudos da linha e direcção dos trabalhos. . . .	248
Acquisição do terreno.	1.009
Movimento de terras.	1.665
Obras de arte correntes, como boeiros, etc. . . .	476
Grandes pontes, viaductos e tunneis.	582
Cercas	45
Passagens e casas de guardas.	84
Estações, officinas e outros edificios	885
Utensis e mobilia das estações.	95
Via permanente e seus pertences essenciaes. . .	2.872
Accessorios da via, como signaes, giradores, etc. .	131
Machinas do serviço, bombas, canos, etc. . . .	57
Telegrapho electrico	8
Material rodante	1.464
Despezas imprevistas	232
Custo total.	10.000

Advertencia — Esta tabella foi calculada sobre dados estatisticos citados no tratado de A. Perdonet. Não se comprehenderam as linhas inglezas, porque as despezas são citadas muito englobadamente, e sem a classificação desejada.

Tomaram-se termos médios dos seguintes caminhos de ferro:

De Pariz a Orleans.
De Pariz a Strasburgo.
Do Departamento du Gard (totalidade das linhas).
Do Estado de Baden (totalidade das linhas).
De Vienna a Gloggnitz e um ramal.
De Berlim a Francfort.
De Leipzig a Dresde.

RELAÇÃO dos terrenos e predios que têm sido desapropriados pela companhia da estrada de ferro D. Pedro II

RELAÇÃO DOS TERRENOS E PREDIOS QUE TÊM SIDO DESAPROPRIADOS PELA COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

PROPRIETARIOS	NUMERO DE BRAÇAS DA ESTRADA DE FERRO	TERRENOS COMPRADOS	CUSTO, INCLUSIVE SIZA E DESPEZAS
J. A. Lecesne, rua de S. Christovão ns. 48 e 50.	9	Casa comprada para demolir	4:000$000
D. Francisca Xavier, S. Christovão n. 81. .	70	Zona da estrada e terreno dos fundos que ficou encravado com fundo de 20 a 50 braças	8:480$000
Viuva Hartley, S. Christovão n. 83. . . .	30	Estrada e terreno encravados com 20 a 50 braças de fundo. .	3:180$000
J. D. Hartley, S. Christovão n. 85. . . .	15	Toda a chacara, por se ter de demolir a casa; 12 braças na rua de S. Christovão	12:720$000
B. D. Pinto, S. Christovão n. 87.	16 ½	Sómente a zona da estrada.	1:049$400
Viuva Hartley, S. Christovão n. 89. . . .	22	Toda a chacara, por demolir-se parte da casa; 18 braças na rua de S. Christovão	27:560$000
A. J. Fernandes Ferreira, S. Christovão n. 101.	30	Zona da estrada	1:908$000
A. J. A. Souto, ruas do Souto e da Joanna. .	70	Idem	$
A Quinta imperial	490	Idem	$
A. Fortuna, S. Francisco Xavier	52	Estrada e terreno encravados com fundo de 5 a 26 braças. .	2:120$000
D. Anna Faria e Irmãs, S. Francisco Xavier.	137	Idem e fundos de 25 a 80 braças	10:600$000
D. M. N. Burnier, S. Francisco Xavier . .	178	Está pago sómente o dominio directo	200$000
F. F. de Lima, Engenho Novo n. 18. . . .	165	Toda a chacara, por ser a maior parte prejudicada (art. 12 do regulamento).	16:960$000

B. B. Monteiro, Engenho Novo	25	Idem	8:480$000
José Lourenço da Silva, Engenho Novo	152	Chacara comprada para a estação	16:836$000
M. J. de Aguiar, Engenho Novo	107	Zona da estrada	$
		Mais a siza de um terreno ajustado	23$760
		Somma	114:117$160

DO MANGUE DA PRAIA FORMOSA PARA A CIDADE

Pio A. de Souza, praia Formosa	23	Zona da estrada e muros	1:590$000
Viuva Cunha Sampaio, S. Diogo	38	Idem, diversas bemfeitorias	6:784$000
Viuva Moncorvo, S. Diogo	4 ½	Um predio pela decima	2:039$440
Custodio José de Souza, S. Diogo	25	Terreno e muros	2:120$000
D. R. de Almeida, S. Diogo	23	Terreno, duas casas e muros	6:132$000
J. J. Ferreira, S. Diogo	120	Terreno, muros e casas de vivenda	25:440$000
J. P. Sobral, S. Diogo n. 8	—	Casa no logar da estação terminal	4:343$600
J. da Silva Campos, Sant'Anna n. 17	—	Idem	4:240$000
		Somma	52:689$040

N. B.— As acquisições desde o mangue para a cidade são indemnisações ajustadas amigavelmente neste mez de janeiro, cujas escripturas se estão lavrando.

BALANÇO DA COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, EM 31 DE DEZEMBRO DE 1855

ACTIVO

ACCIONISTAS: Pelas 60,000 acções de 200$000	12.000:000$000	
IDEM: Entradas realisadas . .	2.150:860$000	9.849:140$000
MAUÁ MAC-GREGOR E C.a: Pelos fundos existentes neste Banco		115:989$402
MOBILIA: Por diversos moveis no escriptorio .		867$000
CAIXA: Pelo saldo existente hoje.		213$780
PROPRIOS DA COMPANHIA: Por chacaras, casas e terrenos comprados.		114:117$160
GANHOS E PERDAS: Por despezas até esta data.	1.928:368$864	
Deduzidos os lucros obtidos até hoje	6:189$206	1.922:179$658
	Rs.	12.002:507$000

PASSIVO

CAPITAL representado por 60,000 acções de 200$000.	12.000:000$000
Premios obtidos pela venda de 273 acções.	2:507$000
Rs.	12.002:507$000

S. E. O. — Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1855. — O guarda-livros, JOSÉ TORQUATO DE FARIA.

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE GANHOS E PERDAS DA COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, EM 31 DE DEZEMBRO DE 1855

RECEITA

JUROS: Pelo saldo a favor da Companhia em conta corrente com o Banco Mauá Mac-Gregor e C.ª		5:586$426
ALUGUEIS: Pelo aluguel de dous mezes e vinte dias da casa n. 89 da rua de S. Christovão.	177$780	
IDEM: De um mez do terreno na rua de S. Francisco Xavier.	30$000	207$780
MULTAS: De 355 acções que deixarão de entrar em tempo competente		395$000
		6:189$206
DIFFERENÇA para mais na despeza.		1.922:179$658
Rs.		1.928:368$864

DESPEZA

GASTOS GERAES: Pelas gratificações da directoria e dos empregados do escriptorio	6:266$620	
IDEM: Aluguel do escriptorio, concerto e pintura do mesmo, livros e despezas diversas	2:076$520	8:343$140
CUSTO DA ESTRADA: Pela remessa para Londres a Edward Price cumprimento da clausula do art. 13 do seu contracto de 9 de fevereiro do 1855, sendo £ 50,000 a 27 d. .	444:444$444	
Pelas 1ª, 2ª e 3ª prestações bimensaes pagas ao mesmo na fórma do art. 14 do seu contracto, e 1ª metade da 4ª prestação remettida para Londres.	1.298:567$210	
Pelas gratificações dos engenheiros Carneiro de Campos, Moraes Antas e Paranhos, e as folhas dos vencimentos dos auxiliares dos ditos engenheiros	1:304$540	
Por despezas em Inglaterra com uma remessa.	1:169$530	1.745:485$724
PAGAMENTOS ao Dr. Thomaz Cochrane pela indemnisação do privilegio conforme a escriptura de 18 de junho de 1855		174:540$000
Rs.		1.928:368$864

S. E. O.— Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1855.— O guarda-livros, JOSÉ TORQUATO DE FARIA.

Os trabalhos da 1ª secção, que foram encetados em meiados de 1855, tiveram maior impulso em 1856 e a directoria começou logo a pensar nos estudos da continuação da linha, deliberando mandar contractar um engenheiro notavel que se incumbisse do projecto do prolongamento e da fiscalisação dos serviços da 1ª secção.

Para esse fim foram contractados nos Estados Unidos, por intermedio da casa Mauá, Mac-Gregor & Cº., o coronel Charles F. M. Garnett (cujos trabalhos na Virginia, Tennessee e outros Estados da União Americana muito o recommendavam) e mais alguns ajudantes.

Emquanto a directoria esperava esses engenheiros, procurou estudar quatro depressões indicadas na Serra do Mar e rejeitou as propostas de estudos e empreitadas para a 2ª secção do Sr. Charles Austin, representante de Ed. Price e do engenheiro Marchant, que indicava um traçado differente.

Nessa occasião aqui chegou da Europa o Sr. tenente de engenheiros A. M. de Oliveira Bulhões, que foi convidado pela directoria para organisar provisoriamente o serviço das explorações, seguindo o mesmo no dia 27 de junho de 1856 em viagem de reconhecimento. Concluido o serviço, apresentou o Dr. Bulhões o seu relatorio, que foi publicado no *Correio Mercantil*.

As mencionadas depressões da Serra foram assim apresentadas pela directoria: [1]

[1] *Relatorio* da Directoria, apresentado e lido na sessão da assembléa geral de 31 de janeiro de 1856.

« Ha cerca de quatro annos se volve para este objecto a attenção publica, e todas as informações parecem indicar tres ou quatro depressões da Cordilheira, unicas praticaveis para locomotivas.

A primeira e a mais ao norte segue por algumas leguas o valle do rio Sant'Anna e curvando-se á esquerda procura as immediações da Sacra Familia, d'onde, pelo morro Azul, consegue a linha transportar-se para vertentes do ribeirão do Secretario, confluente do Parahyba. Este traço, proposto em 1852 pelo Sr. visconde de Barbacena, se apoia na valiosa autoridade profissional do Sr. Charles Austin, engenheiro da 1ª secção.

A segunda direcção, mais ao sul, seguindo vertentes do rio das Lages pelas vizinhanças da Cacaria, é mui recommendada por numerosas pessoas dos lugares, chegando-se a annunciar probabilidades de obter o declive de 1:100.

A terceira direcção, intermedia, segue mais ou menos aguas do ribeirão dos Macacos nas vizinhanças da estrada do Presidente. Este traço se apoia nos trabalhos e pericia dos engenheiros Warings, que o exploraram de accordo e com o auxilio dos Srs. Teixeiras de Vassouras.

Tem-se fallado ultimamente em uma quarta depressão situada entre a segunda e terceira, e cujas facilidades muito se apregoam. A primeira conclusão a que conduzem os factos referidos é que não resta duvida alguma quanto á possibilidade de transporem a Cordilheira as locomotivas que partirem do Rio de Janeiro, e sem interrupção nem dependencia de machinas fixas, voarem até ás raias das provincias de S. Paulo e Minas. E obtido este resultado, menos duvidoso ainda se torna que tenham as estradas de ferro de prolongar-se e ramificar-se pela vastidão do interior. Horisonte de riqueza e de civilisação, que mal podem sondar olhos affeitos á actualidade dos nossos meios de locomoção!..»

O coronel Garnett, com seus ajudantes, aqui chegou em setembro de 1856, assumiu logo a direcção technica dos trabalhos e installou em 1 de outubro, do mesmo anno, os trabalhos de ex-

ploração para a transposição da Serra do Mar (2ª Secção), prolongamento pelo valle do Parahyba, no sentido Norte (3ª Secção — linha de Minas) e mesmo valle, na direcção Sul (4ª Secção — linha de S. Paulo).

Não se demorou o coronel Garnett em apresentar o seu relatorio indicando a direcção definitiva do traçado e sua bifurcação adiante de Mendes, indicação approvada pela directoria.

O vice-presidente da companhia acompanhou o coronel Garnett na viagem de reconhecimento para a travessia da Serra do Mar e direcção da linha, seguindo o valle do Parahyba para o Norte e para o Sul.

Juntando o relatorio do engenheiro em chefe, dirigiu ao governo um officio salientando a importancia do trafego, que devia-se esperar das zonas percorridas e apresentando dados extrahidos das repartições fiscaes sobre a exportação de — café — assim discriminada:

	RIO	S. PAULO	MINAS	TOTAL ANNUAL
Média do 1849-1851	7.738.763	1.263.029	768.324	9.770.115 @
» 1852	7.535.844	1.257.938	748.033	9.541.815 »
» 1853	6.535.113	1.030.642	648.698	8.214.453 »
» 1854	7.988.550	1.249.338	792.971	10.030.859 »
» 1855	9.369.107	1.552.426	930.009	11.851.542 »
» 1856	8.602.058	1.300.928	853.870	10.756.856 »
Total de 6 annos. . . .	47.769.435	7.654.300	4.741.905	60.165.640 @
Termos medios	7.961.572	1.275.717	790.317	10.027.606 »

Em carta de 13 de outubro de 1857, respondendo ao nosso ministro em Londres, o Dr. Carvalho Moreira, que se interessava em dar-se ao Sr. Price o contracto da construcção da 2ª secção, dizia o conselheiro Ottoni:

(1) «. . . . .
. . . .
Desejo occupar-me com uma proposição de Price, que V. Ex. me fez o favor de referir; o unico obstaculo, diz elle, que se oppõe a que contrate a 2ª secção é a repugnancia, que sente, de sujeitar-se á inspecção do coronel Garnett.

Sei que V. Ex. limitou-se a referir um dito ouvido no correr de uma conversa; mas, sendo possivel que na ultima hora de partir quem quizer tratar, Price diga a V. Ex. alguma cousa de mais positivo, é conveniente que V. Ex. conheça sem reserva as minhas disposições. A condição de arredar Garnett seria para mim dura, porque tenho fé na sua longa experiencia, e sei que é homem serio e probo. Porém, Exm., a minha questão não é de nomes e sim da estrada de ferro; pelo que, se a expressão de Price fosse uma proposta, eu responderia sem hesitar: — *Exigis um sacrificio grande, mas não impossivel; dizei, pois, que compensações me offereceis.*»

O conselheiro Ottoni, em seguida, affirma que formulou condições geraes, com que julgava possivel um contracto para a Serra e disse em seu discurso:

«Tratava-se, repetirei, da linha dos Macacos; ninguem ainda levantára a lebre do morro Azul, e a questão foi posta nestes termos: — O Sr. Price vinha fazer a obra, si della se arredasse Garnett. Chegando a Londres a minha resposta, de certo

(1) Do discurso do conselheiro Ottoni na sessão de 2 de julho de 1859.

communicada a S. S., entendeu elle que tinha soado a hora, tão tenazmente preparada, de fazer-se o homem necessario; appareceu, mas sem propôr cousa sensata; conhecendo que a clausula da expulsão do engenheiro em chefe, a ser offerecida officialmente por um empreiteiro, se tornava em demasia escandalosa, virou as guardas e jogou a cartada do morro Azul, dizendo que só viria construir a estrada si lhe aceitassem a linha por elle explorada, mais facil e economica do que a dos Macacos. Esta proposta de rejeição dos nossos planos nada mais era do que a expulsão dos engenheiros, com um capote de honestidade na formula.»

Concluindo essa questão com o nosso ministro em Londres, o presidente da companhia respondeu ao Sr. Carvalho Moreira em carta de 13 de fevereiro de 1858:

« Pensava Price e o disse a V. Ex., poder contractar a Serra, si della se arredasse o Garnett; e vendo que era preciso compensar-nos do sacrificio exigido, offerece-nos a bemaventurança da linha do Morro Azul.

Estamos em vespera da nossa hasta publica: tenho alguma esperança de um bom contracto; mas conheço que a minha responsabilidade está em verdadeira crise, de sorte que esta carta póde servir-me como uma confissão geral.

Creio nas habilitações de Price, e estaria prompto a tratar com elle, si concordasse em um contracto sobre bases de que não posso prescindir: *conditio sine qua non*. Figuremos a peior das hypotheses: não ha quem faça a estrada; Price é o homem necessario, dá a lei quanto ás condições; neste caso, *victus sed non convictus*, retiro-me para o meu buraco do Engenho Velho, porque não porei o meu nome em semelhantes tratadas.»

Muito interessado em obter o contracto para a construcção da 2ª secção, o empresario Price,

como consta de uma carta sua ao marquez do Paraná, ficou atordoado com a orientação da directoria e em represalia recusou-se á fiscalisação do coronel Garnett, desconhecendo o seu caracter official.

Essa questão foi levada ao governo, que a resolveu em favor da companhia, por aviso da secretaria do imperio, datado de 24 de janeiro de 1857 e que firmou o principio — da obediencia dos empreiteiros ás ordens dos engenheiros encarregados dos serviços.

Em março de 1857 foram apresentados ao governo os planos da 2ª secção indicando a direcção geral e nivelamento longitudinal da estrada; em 3 de agosto do mesmo anno a companhia entregou os planos definitivos, constantes de uma planta da linha precedida de tabellas das curvas, declives e dimensões dos tunneis, secção longitudinal do eixo, secções transversaes de 100 em 100 pés, desenho do systema de trilhos preferido para a via permanente e especificações para a construcção.

Antes da apresentação dos planos, em março, foi nomeado pelo governo, por decreto de fevereiro de 1857, presidente da companhia o director C. B. Ottoni, que exercia o cargo de vice-presidente.

Esses estudos foram approvados sem modificações do governo, não obstante a opposição formal do engenheiro Lane, fiscal do governo, que em seu relatorio sustentára:

« 1º, que a escolha da melhor direcção na Serra dependia de maiores estudos, além dos que se lhe apresentaram;

2º, que a planta, secções e especificações não continham todos os esclarecimentos necessarios aos calculos dos empreiteiros;

3º, que o orçamento da companhia era excessivamente baixo, devendo ser duplicados alguns preços e outros consideravelmente augmentados;

4º, que as obras projectadas não poderiam concluir-se em menos de 12 e 14 annos, podendo receiar-se que o grande tunnel consumisse 20 annos;

5º, que convinha, antes de resolver a respeito dos trilhos, esperar a experiencia da 1ª secção e de um systema diverso em Pernambuco.»

Essa impugnação deu logar a uma longa exposição de motivos, por parte do engenheiro em chefe e do presidente da companhia, na defesa dos planos, sendo esta exposição dirigida em 15 de novembro de 1857 ao ministro do imperio marquez de Olinda, que resolveu enviar o capitão de engenheiros J. E. Viriato de Medeiros para, examinando o terreno e os planos, interpôr o seu parecer a respeito.

O parecer foi favoravel aos planos apresentados pelo engenheiro em chefe, coronel Garnett.

. . . .

«a quem se deve o bellissimo actual traçado da Serra do Mar, a introducção do systema de empreitadas por series de preços e a adopção definitiva do trilho Vignole em substituição ao de Barlow, empregado primitivamente na 1ª secção.» (1)

Por causa dessa discussão ficou sem effeito a concurrencia que a companhia havia aberto para a construcção da 2ª secção e que terminaria em 15 de agosto de 1857. Abriu-se então nova

(1) *As Estradas de Ferro no Brasil* por F. P. Passos, já cit.

concurrencia para 25 de fevereiro de 1858, sendo escolhida dentre as duas propostas apresentadas a dos subditos americanos W. Milnor Roberts, por si e como procurador de W. M. Watts. — George Harvey, por si e como procurador de Robert Harvey, e de Jacob Humbird e C. I. Harrah que celebraram o contracto com a companhia em 10 de maio de 1858, assignando-o como testemunhas o ministro plenipotenciario dos Estados Unidos da America do Norte, R. K. Mead e consul do mesmo paiz — R. G. Scott Junior.

O contracto comprehendia 17 1/2 milhas de extensão de linha, que terminavam além do tunnel grande; tinha o prazo de vinte dias para começo da construcção e o de cinco annos para conclusão, contados da data de sua assignatura.

A 2ª proposta foi apresentada pelos Srs. R. Marchant T. Cockrane, visconde da Estrella e conselheiro Barreto Pedroso.

Contractada a construcção da 2ª secção achava-se já muito adiantada a exploração do proseguimento da linha nas duas direcções: pelo Parahyba abaixo e pelo mesmo rio acima.

A turma de engenheiros, que fez a exploração da estrada para S. Paulo, teve para chefe o Sr. Theodoro Moreno e levou a linha até a Cachoeira, que era o ponto terminal determinado; a outra turma, seguindo o Parahyba abaixo, sob a direcção do Sr. John Lawson, chegou a uma legua abaixo da antiga fazenda de Cantagallo, outro ponto final estabelecido e distante onze leguas de Porto-Novo do Cunha.

* * *

A directoria, reflectindo bem sobre as responsabilidades pecuniarias relativas a pagamentos da 1ª secção e o necessario para acudir aos compromissos do contracto de construcção da 2ª secção e prevendo o esgotamento da 1ª emissão, requereu ao governo a garantia do Estado para um emprestimo do valor da terça parte do capital da companhia, tendo para esse fim pedido, á assembléa de accionistas de 25 de julho de 1857, uma autorisação, que lhe foi concedida em 17 de agosto do mesmo anno.

A lei n. 912 de 26 de agosto de 1857 concedeu a garantia requerida, e o seu theor é o seguinte na parte referente á estrada:

> « Art. 1º. O governo fica autorisado para proporcionar á *Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II* os meios de levantar por um emprestimo, contrahido dentro ou fóra do Imperio, um terço do capital fixado para sua empresa e que goza de garantia de juros, debaixo das clausulas seguintes:
>
> § 1º. O governo poderá prestar simplesmente a sua garantia aos juros da amortização do emprestimo, que a companhia contrahir, ou tomar a si todas as operações, negociando o emprestimo, emittindo apolices e obrigando-se directamente ao pagamento do juro e amortisação.
>
> § 2º. Em qualquer dos casos estipulará com a companhia as condições com que este favor lhe é concedido, comtanto que não augmente os encargos do thesouro geral e provincial.
>
> § 3º. O juro e amortizações annuaes não poderão exceder a 7 % do capital emprestado.»

Em virtude dessa lei, o ministro da fazenda, Bernardo de Souza Franco, assignou o decreto n. 2104 de 11 de fevereiro de 1858 (vid. 3ª Parte) que regulou as condições do emprestimo e do contracto com a companhia.

Por instrumento de 12 de fevereiro de 1858 foi autorisado o nosso ministro em Londres e feita, sob seus auspicios, a operação do emprestimo, naquella praça, em 19 de maio de 1858 (vid. 3ª Parte).

Realizou-se a quantia de £ 1. 425. 000 ou rs. 12. 666 : 666$666 calculados ao cambio de 27 d. por 1$000, terça parte do capital da companhia emittindo-se apolices de 4 1/2 % de juro annual pelo valor nominal de £ 1. 526. 500 para comprehender as despezas da operação. Esta operação foi regulada de modo que todo o serviço do emprestimo absorvesse os 7 % do valor garantido ou do valor real do mesmo emprestimo, que eram o limite das obrigações do Estado em relação á esta parte do capital, afim de que em nenhuma hypothese soffressem desfalque os dividendos promettidos aos accionistas.

Pelo art. 7º do contracto o governo poderia dispôr em Londres das primeiras prestações do emprestimo até a somma de £ 750. 000, que abrangia as duas primeiras prestações e parte da terceira, compromettendo-se a entregal-os aqui ao cambio do dia.

A passagem dos fundos, a cambio menor de 27, deu á companhia lucros que, segundo o art. 9º do decreto n. 2104 e na fórma do contracto, foram equiparados aos premios das acções para os fins dos estatutos.

Deste modo ficou resolvida a questão financeira da companhia que tinha até então realizado sómente 7. 800 : 000 $000 de seu capital, restando 4. 200 : 000$000 da 1ª emissão ; quantia insufficiente para as despezas da construcção da 2ª secção.

Em 1866 assim se exprimiu o conselheiro Ottoni: ([1])

« Levantei a questão do emprestimo, e pedi licença a S. M. Imperial para deixar na secretaria o meu titulo (de presidente da companhia), até que eu soubesse a opinião do governo a respeito da medida financeira que me abalancei a indicar como indispensavel para continuação da estrada.

Até a mudança do ministerio, em maio de 1857, não obtive do Sr. conselheiro Pedreira uma palavra que indicasse a sua opinião ou disposições; e, pois, só em maio tirei o titulo e deixei de assignar-me vice-presidente, depois que S. Ex. o Sr. marquez de Olinda houve por bem declarar-me que o novo ministerio aceitava a idéa e a recommendaria ás camaras.

Assim, si a iniciativa do emprestimo foi exclusivamente minha, a responsabilidade ou a gloria da decretação recahe toda sobre S. Ex. o Sr. marquez de Olinda, que é d'entre os nossos estadistas aquelle a quem mais deve a estrada de ferro de D. Pedro II. Foi S. Ex. quem approvou os planos definitivos e de execução da linha dos tunneis, foi S. Ex. quem resolveu ou cortou as difficuldades da adjudicação, quem approvou o contrato com os empresarios americanos, quem fez votar fundos para a construcção; ninguem, a não ser eu, é mais solidario com a engenharia americana na estrada de ferro.

E declaro que tenho por brazão o ter servido na mais cordial intelligencia com S. Ex. desde a sua elevação ao ministerio, em maio de 1857 até 31 de outubro de 1858, dia em que tive a desgraça de cahir (*) da sua alta confiança. »

« Meu serviço, talvez o mais valioso (disse o conselheiro Ottoni) ([2]) foi o levantamento por em-

([1]) *Esboço historico das estradas de ferro do Brasil* — Já cit.

([2]) N. 28 da *Revista das Estradas de ferro* — 1887.

(*) As causas e os effeitos desta minha quéda seriam aqui deslocados; mas não devem ser e não serão perdidos para a historia, á qual naturalmente interessa tudo o que concorre para bem caracterisar um vulto tão notavel como o Sr. presidente do conselho.

prestimo, com o credito do Estado, de uma terça parte do capital garantido 12.666:000$000, emprestimo por mim proposto, emittido sob as bases que indiquei e cujas instrucções foram combinadas commigo pelo Ministro da fazenda, Souza Franco.

Sem esta operação financeira, a 2ª secção não teria sido construida ou pelo menos soffreria adiamento de alguns annos; Deus sabe quantos.»

* * *

O numero de accionistas na installação da companhia (agosto de 1855) era de—2360, no 1º semestre depois da installação — 1701, no 2º—1263, no 3º— 1118, no 4º—1082 e em 30 de junho de 1858—842.

O decreto n. 2023 de 14 de novembro de 1857 declarou que, sem embargo da rescisão do contracto celebrado com Ed. Price para construcção do ramal da E. de F. de D. Pedro II, entre a estação do Campo d'Acclamação e a praça da Prainha, subsistia, para todos os seus effeitos, a approvação dada á planta do ramal por aviso de 28 de dezembro de 1855.

O decreto n. 2090 de 30 de janeiro de 1858 approvou a tabella provisoria dos preços de transporte de mercadorias e passageiros na 1ª secção da estrada até Belém.

Em 29 de março de 1858 a companhia E. de F. D. Pedro II inaugurou o *primeiro trecho* de sua linha na extensão de 47 kilometros e 210 metros comprehendendo cinco estações: *Côrte, Engenho Novo, Cascadura, Maxambomba e Queimados.*

Eram bem modestas as construcções d'estas estações.

No Campo d'Acclamação, (1) em frente á rua de S. Diogo, o povo reuniu-se para saudar com enthusiasmo a festa do trabalho e da civilisação; depois da ceremoniosa benção da locomotiva, que tinha o nome de « Brasil », o presidente da companhia, Dr. Christiano Benedicto Ottoni dirigiu ao Imperador D. Pedro II as seguintes palavras, em nome da directoria:

> « SENHOR. — E' só o sentimento do dever o que me inspira a coragem de levantar neste momento a minha voz, ainda abafada pelo echo dos hymnos sagrados que sobem ao throno celeste!
>
> A religião acaba de implorar a protecção divina para as aspirações do progresso, que se desenvolvem sob os auspicios de V. M. I.
>
> Temos fé, Senhor, a benção de Deus coroará nossos esforços; o Rei dos reis sanccionará do alto da esphera a animação offerecida por V. M. I. a este grande beneficio publico.
>
> Senhor, a historia severa e investigadora, em cada seculo assignala o bem e o mal, desenha

(1) O logar da estação era occupado pela igreja de Sant'Anna que foi demolida.

Da existencia dessa igreja é que veio o nome de *Campo de Sant'Anna* para esta Praça, que em 12 de dezembro de 1822 passou a denominar-se *d'Acclamação* e em 1889 de *Praça da Republica*. E' mais conhecida pelas duas primeiras denominações.

Testemunhas occulares referem que, na occasião da demolição da igreja, sacerdotes acompanhados de grande numero de fieis excommungaram aos autores de tão sacrilega destruição e amaldiçoaram a nova empresa prophetisando-lhe os maiores desastres possiveis e a sua morte proxima.

A idéa, de ficar ahi a estação inicial da estrada, partiu do Dr. A. Felix Martins (depois barão de S. Felix), como se verifica de seu discurso na assembléa geral extraordinaria de 2 de julho de 1859, em que assim se exprimiu:

. . . .

« Citarei somente um ponto em que as opiniões poderiam aqui divergir tanto, que tornassem summamente difficil chegar-se a um resultado: fallo da collocação da estação terminal da linha. A directoria projecta leval-a ao litoral; a commissão, allegando razões mui ponderosas, lembra o quarteirão entre a rua da Valla e o largo de Santa Rita, e eu, Sr. Presidente, si tal se discutisse, declaro que sustentaria com todas as minhas forças que não devemos passar do Campo.

Em taes divergencias de opinião o que de melhor podemos fazer é deixar o negocio entregue aos cuidados e estudos da directoria que nos merece toda a confiança. »

as sombras e a luz; não póde existir perfeição na fraca natureza humana. Porém a gloria das batalhas em um reinado, a sabedoria das leis promulgadas em outro, a consolidação da paz e dominio da justiça em um terceiro, qualquer desses traços caracteristicos que recommendam certos monarchas á admiração ou ao respeito da posteridade, são pharóes que, illuminando todos os angulos do quadro, não permittem aos olhos deslumbrados dos vindouros a apreciação das imperfeições, tributo de nossa fragilidade. O pharol que V. M. I. accendeu e a cuja luz estudarão nossos netos o reinado de V. M. I. é a inauguração das estradas de ferro em nossa patria.

Não repetirei o que todos sentem — que deste facto depende a industria e a riqueza do paiz; erguendo-me, porém, a idéas mais altas, a unidade do imperio e as franquezas provinciaes, estes dous pensamentos apparentemente adversos, encontrarão na rapidez das communicações o principio fecundador que deve consagral-as, fazendo-as convergir igualmente para o bem da communidade.

Approximem-se os centros; possa correr o irmão em defesa do irmão, reduzindo os mezes a horas e zombando dos canhões inimigos, que porventura atroarem os mares; chegue a palavra de V. M. I. em poucos minutos ás extremidades do Imperio; ouça V. M. I. com rapidez electrica a voz de seus subditos; e a paz e a concordia reinarão, porque sómente serão dependentes da illustração do governo de V. M. I.

Seguindo o fio de minha idéa, Senhor, ouso esperar que a benevolencia de V. M. I. me permitta accrescentar um pensamento, que não tenho a audacia de erigir em conselho: a necessidade palpitante do nosso systema de vias de communicações consiste hoje principalmente, Senhor, em ser methodisado. Seja estudada e traçada nos mappas a rêde dos caminhos de ferro do Brasil, ligando os principaes centros e adoptada para estender-se ao Paraguay e á Guyana Franceza. Subordinem-se todos os projectos ao plano geral — para que os esforços de cada um não possam isolar-se e todos tendam para um fim uniforme — para que as forças sociaes não se fatiguem, sem que do seu dispendio colha a sociedade a proxima vantagem — para que o principio civilisador circule sem in-

> terrupção por todo o corpo politico, como o sangue pelas nossas arterias.
> Si bem comprehendo, Senhor, o pensamento que acabo de enunciar, a estrada de ferro D. Pedro II será para o futuro um dos troncos principaes da gigantesca ramificação. E' pois, em nome da associação que está cimentando uma das pedras angulares do edificio, e é em nome de seus directores, de quem sou orgão perante V. M. I., é da parte da industria e da civilisação, é por todo o Brasil, emfim, que eu tenho a honra de comprimentar a V. M. I. »

O Imperador respondeu assim :

> « Srs. Directores, a Nação reconhece vossos perseverantes esforços a bem de uma empresa de tanta importancia para este vasto Imperio ; e possuido do maior jubilo pelo acontecimento esperançoso que hoje todos applaudimos, rogo a Deus que me conceda uma longa vida para ver os Brasileiros sempre amigos, sempre felizes e caminhando com velocidade cada vez mais crescente de civilisação, para o brilhante futuro que a Providencia nos destinou. »

e entregou ao Dr. Christiano Ottoni o titulo de *conselheiro* em recompensa aos relevantes serviços prestados á estrada.

Para commemorar a data da inauguração da estrada, a sua directoria mandou cunhar na Casa da Moeda algumas medalhas, cujo *fac-simile* aqui apresentamos, reduzido de um terço do tamanho natural.

Dessas medalhas foram cunhadas algumas em bronze e uma em ouro, offerecida ao Imperador D. Pedro II.

Das de bronze existe um exemplar na Casa da Moeda, outro na sala da directoria da estrada, offerta do actual secretario o Sr. Manoel Fernandes Figueira, e a outra em poder do Dr. Fernando Mendes.

MEDALHA DA INAUGURAÇÃO DA E. DE F. D. PEDRO II

Do molde existente cunharam-se ultimamente em *palladium* — duas para um capitalista desta praça e outras duas para o autor deste trabalho, que as offereceu ao *Club de Engenharia.*

*
* *

Esta parte inaugurada da 1ª secção foi entregue pelo empresario Ed. Price em estado deploravel; tornou-se necessario fazer reparos immediatos em toda a linha, refazer-se a cerca, que estava pôdre, melhorar as estações segurando as varandas, que ameaçavam cahir e nellas assentar portas e janellas, que não existiam!

Na estação do *Campo*, acanhada, sem commodos e sem soalho, foi preciso até fazer-se capina! (1)

Para obter maiores lucros na sua empreitada em globo, o empresario dirigiu a linha acompanhando o mais possivel as ondulações do terreno e empregando as rampas maximas permittidas. Estas foram, pela administração da estrada, supprimidas ou reduzidas, como succedeu com a do Engenho Novo e outras.

As difficuldades encontradas na construcção da 1ª secção não justificam de modo algum o procedimento do empresario.

Passando a estação de Queimados encontram-se os grandes pantanos marginaes do rio S. Pedro, que se estendem até Belém, ponto terminal dessa secção; tendo antes atravessado a linha o S. Pedro, sobre o qual se lançou a *primeira ponte de ferro*,

(1) *Relatorio* da directoria de 31 de julho de 1858.

importante pelo vão e pelas difficuldades de fundações.

> « Não tem a 1ª secção grandes obras de arte, nem venceu difficuldades notaveis, nem tunneis, nem viaductos, nem altos aterrados ou profundos córtes.
> Comtudo, o aterro dos brejos dos Caramujos e S. Pedro foi obra mui dispendiosa e ainda mais a consolidação das fundações para a ponte de S. Pedro (62 metros em dous vãos iguaes), construida pela *companhia*, porque o empresario *Price* alli deixára os trilhos assentes em vigas collocadas sobre esteios batidos a macaco e travados lateralmente.
> Póde fazer-se idéa da difficuldade desta fundação sabendo que exigira 140 estacas e destas a parte enterrada excede a 8 metros em termo médio.
> Entre as estacas, collocou-se sobre a arêa uma camada de cimento até nivelar com a grade de madeira, collocada sobre as suas cabeças para receber alvenaria. » (1)

As febres que se desenvolviam e ainda hoje reinam nessa zona de pantanos, constituiram, é verdade, um serio embaraço ao empresario, que não poude conter a fuga dos trabalhadores, não obstante os elevados salarios offerecidos. Para continuar os trabalhos, resolveu Mr. Price importar operarios chinezes, que fizeram afinal os grandes aterros, na maior parte assentados sobre faxinas. Esses chins foram, ás centenas, atacados de febres e segundo uma testemunha da epocha, avalia-se em mais de cinco mil o numero desses trabalhadores infelizes sepultados em Belém!

Excepção feita da estação inicial do *Campo de Sant'Anna*, todas as outras foram construidas com paredes de estuque de madeira com barro,

(1) *Conselheiro C. B. Ottoni*.— Ob. cit.

rebocadas e caiadas e com caibros de páo roliço, á semelhança das construcções usadas nas pequenas fazendas do interior das provincias.

As actuaes estações são verdadeiras reconstrucções completas das primitivas de Price.

Ainda mais.

As *primeiras cercas* da estrada foram construidas por Price, mas de tal modo que no fim de quatro mezes cahiram apodrecidas. A directoria mandou em julho de 1858 semear espinhos que deviam constituir as cercas permanentes, na conformidade do art. 4° do regulamento de 26 de abril de 1857.

Não tendo dado bom resultado essa experiencia, contractou então a companhia com José Alves Ferreira de Almeida, que em março de 1860 deu começo á construcção das cercas denominadas — *vivas* e *mortas* — na fórma de seu contracto.

Até 12 de junho de 1860 tinha-se feito 12.610 braças de cerca morta e 10.974 de cerca viva de espinho.

Hoje a linha toda é cercada com arame farpado, preso a postes de trilhos usados e dos antigos, denominados de *Barlow*.

Foi esta — *a terceira* estrada de ferro aberta ao trafego no Brasil.

O seu *primeiro chefe de trem* foi o Sr. José Henrique Lagden, actual agente da estação do Cruzeiro.

O seu serviço foi iniciado com 10 locomotivas, sendo 4 para passageiros e 6 para cargas;

com 40 carros para passageiros, sendo 8 de 1ª classe, 16 de 2ª e 16 de 3ª e finalmente com 100 wagões para cargas de differentes qualidades.

No 1º trimestre, de abril a junho de 1858, a parte em trafego deu o seguinte resultado:

Receita	71:922$390
Despeza.	60:411$013
Saldo.	11:511$377

O *primeiro wagon* de ferro destinado ao transporte de polvora e outros materiaes inflammaveis foi construido no estabelecimento da *Ponta d'Arêa*, em Nictheroy, e custou 1:300$000.

Para o trecho inaugurado foi nomeado Inspector geral do trafego o engenheiro William S. Ellison que n'esse cargo se conservou até 22 de janeiro de 1859, quando passou de novo para a commissão do corpo de engenheiros, encarregada dos estudos dos prolongamentos e construcção da 2ª secção.

A Companhia tinha: sob o nome de — *Codigo administrativo* — um regulamento provisorio do trafego e custeio da estrada, publicado em folheto, no anno de 1858, na typographia commercial de Francisco de Oliveira Queiroz Regadas, á praça da Constituição n. 9 e um *Regimento provisorio de signaes*, publicado na mesma typographia e ambos assignados por C. B. Ottoni e J. B. da Fonseca em 6 de março de 1858.

Sob a denominação de — *Regulamento geral* — publicou o regulamento de 26 de abril de 1857.

Além de seus *Estatutos*, publicados em 1856 na typographia — Dous de Dezembro — de Paula

Brito, tinha mais um — *Regimento interno da Companhia* — publicado em 1859, na typographia Universal de Laemmert, á rua dos Invalidos n. 61 B e os seguintes *Regimentos*: especial dos trens de lastro; — das officinas e trem rodante; — do deposito; — dos chefes de trem; — da inspectoria; — dos machinistas e foguistas; — dos agentes, ajudantes e fieis; — do pagador; — do contador e pagador; — e do pessoal da linha.

Foram todos elles confeccionados pela directoria em virtude dos poderes conferidos pelos arts. 28, 29, 30 e 31 dos Estatutos.

* * *

A fundação de uma Escola de tiro e outros estabelecimentos militares em Campo Grande, distante menos de uma legua da estrada de ferro, no ponto de passagem da antiga fazenda de Sapopemba, suggeriu ao governo a idéa de um ramal para aquelle logar. Ouvida a directoria, em começo de 1858, concordou em estabelecer, no entroncamento, um ponto de parada e tomar conta do serviço da estação, comtanto que as despezas d'esta e da construcção do ramal não fossem feitas pela companhia.

Nesse mesmo tempo foram encetados os estudos de um ramal da estação de Maxambomba para a villa de Iguassú.

A portaria, sob n. 118, do ministerio do imperio de 8 de abril de 1858, approvou o Regulamento provisorio do trafego e custeio da estrada; e a de n. 212, do mesmo ministerio, de 26 de junho do mesmo anno, approvou a nova tabella

provisoria das passagens e fretes nos transportes da estrada.

O decreto n. 2251 de 18 de setembro de 1858 tornou extensiva a garantia de juro de 5 % ao capital, que fosse despendido na construcção de um ramal da E. de F. D. Pedro II, ligando a cidade de Vassouras á mesma estrada, no ponto que fosse mais conveniente, na margem do rio Parahyba.

No 2° semestre de 1858 a directoria mandou engajar na Europa pessoal necessario, encommendando ao mesmo tempo machinismos, materiaes e instrumentos convenientes para a montagem de officinas de reparação, de que muito precisava a estrada, para libertar-se da contingencia de entregar ás officinas dos Srs. Miérs todos os trabalhos de reparação de seu material rodante, como até então eram feitos, depois que o representante do empresario Ed. Price se recusou a fazel-os em suas officinas.

Uma desintelligencia grave da directoria com o Sr. Samuel Bayliss, gerente do empresario Ed. Price, demorou por muitos dias a entrega ao trafego do trecho de *Queimados* a *Belém* na extensão de 13 kilometros e 465 metros, que afinal foi inaugurado em 8 de novembro de 1858.

« Estiveramos em luta com o agente do empresario, que recusava entregar uma parte da estrada concluida e paga, exigindo que previamente negociassemos, não se sabia o que. Era compromisso de honra entre os *seis* membros da directoria *não negociar com Bayliss antes de tomar conta da estrada;* consta isso de actas que aqui tenho. Em Queimados, no dia 31 de outubro, oppondo-se á nossa passagem Samuel Bayliss, que, arrogando immunidades diplo-

maticas, arvorára a bandeira ingleza em terra nossa, tomei compromisso ainda mais serio com tres dos signatarios do manifesto. Houve um momento em que, pensámos faltar-nos o apoio da autoridade para arredar o contumaz e apear a bandeira que nos affrontava: era uma injustiça que faziamos ao Sr. Dr. Madureira, chefe de policia da provincia; mas emquanto durou o nosso erro concordámos que dada a hypothese, nos demittiriamos todos, expondo ao publico os motivos. Parece-me que esta conducta era nobre.» (¹)

Um mez depois dessa inauguração deu-se a *primeira interrupção* na linha, em consequencia das pessimas condições da ponte sobre o rio dos Caramujos, proximo a Belém; o que motivou a suspensão do trafego, nessa parte, por ordem da directoria.

A primeira tarifa da estrada foi estabelecida com as bases adoptadas no art. 36 do contracto para a sua construcção e que foi assignado em 10 de maio de 1855.

(Vid. o contracto no fim d'este vol.)

Com aquellas bases a directoria organisou a *primeira tabella* de fretes, que, na fórma do contracto, foram impressas e expostas em logar bem visivel de todas as estações.

O principal objecto de transporte da estrada — o café — era então taxado em 20 réis por legua e por arroba, applicados tambem a outros generos de producção do paiz como assucar, algodão, fumo, couros, etc., sendo os generos de consumo geral e considerados de primeira necessidade taxados a 15 réis pelo mesmo peso e distancia. Esses preços

(¹) Discurso do Conselheiro Ottoni na sessão de 2 de julho de 1859.

vigorariam nas primeiras 20 leguas da estrada, d'ahi em diante seriam reduzidos de metade.

Não nos foi possivel obter a primeira tabella provisoria dos preços de transporte de mercadorias e passageiros da 1ª secção, approvada por decreto n. 2090 de 30 de janeiro de 1858, nem tão pouco a que lhe substituiu, approvada pela portaria n. 212 de 20 de junho do mesmo anno.

Damos em seguida, como se publicou, a tabella que veio depois para viajantes e foi approvada por portaria de 27 de outubro de 1858:

TABELLA DE PREÇOS PARA OS VIAJANTES CALÇADOS

DESTINO	CÔRTE		ENGENHO NOVO		CASCADURA		SAPOPEMBA		MAXAMBOMBA		QUEIMADOS		BELÉM	
Procedencia	1ª	2ª	1ª	2ª	1ª	2ª	1ª	2ª	1ª	2ª	1ª	2ª	1ª	2ª
Côrte	—	—	$800	$600	1$200	1$000	2$000	1$500	2$500	2$000	4$000	3$000	5$000	4$000
Engenho Novo	$800	$600	—	—	$700	$500	1$200	1$000	2$000	1$500	3$000	2$500	4$500	3$500
Cascadura	1$200	1$000	$700	$500	—	—	$700	$500	1$200	1$000	2$500	2$000	3$500	3$000
Sapopemba	2$000	1$500	1$200	1$000	$700	$500	—	—	$700	$500	2$000	1$500	3$000	2$500
Maxambomba	2$500	2$000	2$000	1$500	1$200	1$000	$700	$500	—	—	1$200	1$000	2$500	2$000
Queimados	4$000	3$000	3$000	2$500	2$500	2$000	2$000	1$500	1$200	1$000	—	—	1$200	1$000
Belém	5$000	4$000	4$500	3$500	4$000	3$000	3$000	2$500	2$500	2$000	1$200	1$000	—	—

OBSERVAÇÕES — 1.ª Todas as pessoas calçadas tomarão logar na primeira ou na segunda classe, com assentos de almofada ou de palhinha e ambas com vidraças que se possam abrir para arejar os carros e pagarão os preços constantes da tabella annexa. 2.ª Havendo novos pontos de parada, serão reguladas as passagens a não mais de $500 por legua as da primeira classe, e de $400 as de segunda. 3.ª Nos carros de terceira classe, abertos e com assentos de madeira, ninguem póde ser admittido senão as pessoas descalças.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de outubro de 1858.— *Marquez de Olinda.*— Conforme — *Fausto Augusto de Aguiar.*

A tabella primitiva deu logar a muitos abusos por parte dos viajantes que iam de preferencia procurar a 3ª classe, destinada ás classes desvalidas; d'ahi veio a modificação ultima com a indicação — para viajantes calçados.

> « No começo da execução da tarifa reformada alguns empregados olhavam como sophisma o facto de se *descalçarem algumas pessoas* para terem entrada nos carros de 3ª classe, que são os dos pobres; apenas o soube, eu declarei a todos que não lhes era licito indagar desde quando estava descalço o viajante, derivando-se do facto de ter os pés no chão, ao entrar para o carro, o direito de viajar na 3ª classe. Estylo muito seguido nas barcas de vapor de Mauá, Piedade e Estrella.
>
> Deu-se ainda outro caso em Belém: alguem *tirou as botas* e apresentou-se calçado de *alvissimas meias*, pretendendo o logar dos pobres. Consultado pelo empregado, declarei-lhe que em minha opinião quem tem os pés agazalhados e defendidos por meias não está descalço; pareceu-me que aqui começava a especulação.» (1)

Até a data da modificação (outubro) a porcentagem de 1ª classe era de 2 %, de 2ª — 19 % e de 3ª — 79 %. A exclusão da 3ª classe das pessoas calçadas começou a vigorar no dia 1 de novembro de 1858.

Em dezembro de 1859 as porcentagens das duas primeiras classes se elevaram e todas apresentaram a seguinte:

1ª classe 16 %, 2ª — 39 % e 3ª — 45 %.

(1) Discurso do Conselheiro Ottoni na sessão de 2 de julho de 1859.

No fim do 2° semestre de 1858, retirou-se o engenheiro chefe dos trabalhos da 2ª secção e prolongamentos, coronel Garnett, sendo nomeado para esse cargo o seu 1° ajudante engenheiro Andrew Ellison Junior.

Tendo-se de esperar por alguns annos a conclusão da 2ª secção e querendo attender ás necessidades da lavoura de serra acima, a directoria propoz ao governo em 15 de novembro de 1858 uma *linha provisoria* que, utilisando duas milhas do traçado na planicie, se destacasse onde começa a ascensão e acompanhasse, na extensão de cinco milhas, o ribeirão dos Macacos e a estrada do Presidente até além do Quilombo, na raiz da Serra.

Em 23 de novembro do mesmo anno apresentou ao governo uma exposição minuciosa e detalhada das vantagens d'essa linha e em 25 de janeiro de 1859, por officio dirigido ao conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, então ministro dos negocios do imperio, e assignado por C. B. Ottoni, presidente e J. B. da Fonseca, secretario, a directoria propoz modificação da linha temporaria primitiva por outra que, terminasse na fazenda dos Macacos, em logar do Quilombo ou raiz da Serra, fazendo assim um encurtamento de duas milhas.

Essa linha projectada constitue hoje o ramal de Macacos.

Não tendo o governo autorisado o emprego de capital garantido para a sua construcção, os proprietarios da fazenda dos Macacos, prescindindo da garantia propuzeram-se a realizar a linha a expensas suas. N'esse sentido a directoria celebrou, em 17 de setembro de 1860, um contracto com os proprietarios e que, approvado pelo governo, os habilitou á

execução da obra. A companhia concorreu com os trilhos, um edificio de madeira mandado vir dos Estados Unidos e uma pequena contribuição para erigil-o; e os empresarios, que tiveram a seu cargo o leito, lastro, dormentes e mãos d'obra de superstructura, ficaram com a metade da renda bruta do ramal, em retribuição aos sacrificios feitos.

Da outra metade, deduzida a indemnisação do capital garantido e a despeza da conservação, o resto era levado a fundo de reserva, por ter o governo resolvido que, ao thesouro, não tocasse lucro nem perda n'essa construcção.

Em 1 de agosto de 1861 abriu-se ao trafego o trecho de 3.398 metros entre Belém e Bifurcação, de onde parte o ramal de Macacos que, nessa mesma data, foi inaugurado com 4 kilometros 929 metros, de extensão.

A estrada contribuiu com a quantia de..... 61:460$157, importancia de terrenos, trilhos e estação.

Em setembro foi autorisado o transporte de mercadorias no ramal.

Até dezembro do mesmo anno de 1861, portanto em quatro mezes, foi entregue aos empresarios a sua quota, na importancia de 24:657$002.

Tendo quatro dos directores da companhia resignado os seus cargos e tendo esse facto dado logar a polemicas nos jornaes d'aquella epóca, não podiamos deixar de aqui considerar esse attrito, um dos mais graves que se deu na administração da companhia.

A engrenagem administrativa, o serviço de trafego na 1ª secção, os obstaculos e demissão do cel Garnett, novo contracto com Ellison e o traçado da 2ª secção, foram os ventos que occasionaram aquella tempestade, provocada pela proposta da *commissão especial* apresentada na assembléa geral de 3 de fevereiro de 1859.

N'essa assembléa, após a leitura do relatorio da directoria, que veio assignado com restricções por 3 dos directores, o Sr. Dr. Castro Carreira interpellou a directoria a respeito e apresentou uma proposta para a nomeação de cinco membros, com o fim de examinar a marcha da administração da 1ª secção e propôr modificações nos Estatutos, na parte correspondente á administração. A' essa proposta propoz um additamento o Sr. Dr. Haddock Lobo, estendendo o exame á 2ª secção e requerendo que a mesma commissão ouvisse a directoria sobre os pontos de divergencia existentes entre os seus membros. O conselheiro Ottoni acceitou a proposta e oppoz-se ao additamento, mas ambos foram approvados por grande maioria. Seguiu-se a eleição da commissão, obtendo suffragios quasi unanimes os Srs.: marquez de Abrantes, Thomaz José Pinto Cerqueira, João Baptista Vianna Drumond, José Pereira de Faro e Dr. Liberato de Castro Carreira e immediatamente em votos os Srs. Bernardo Ribeiro de Carvalho e Dr. Candido Borges Monteiro — Para a commissão de contas foram eleitos: Dr. Caetano Furquim d'Almeida, D. J. de Campos Porto e João Coelho Gomes Filho.

No *Jornal do Commercio* de 7 de fevereiro occupou-se d'essa sessão o brilhante escriptor da

Semana, e no *Jornal* de 17 vem um artigo impugnando o projectado emprego de trilhos americanos na 2ª secção.

No meio d'essa lucta de jornaes e de todos os empenhados na realisação da estrada, veio a todos entristecer o *primeiro desastre* serio que se deu em 20 de fevereiro de 1859, tombando a locomotiva n'um descarrilhamento entre Maxambomba e Queimados e occasionando as mortes do distincto brasileiro, o Inspector geral do trafego capitão Horacio Moret, do mestre de trilhos Martins e do inglez Isaac Howard, tendo recebido graves queimaduras o Sr. Basilio José Pinto e um menino, cunhado de Moret, que iam na locomotiva.

Não tendo o marquez de Abrantes acceitado o logar na *commissão especial* foi chamado para substituil-o o senador Candido Borges, o que deu logar a um — communicado — do *Correio da Tarde* de 28 de fevereiro de 1859, no qual vinha um termo insultuoso que o proprio autor do artigo retirou dias depois.

A lucta continuou accesa, principalmente depois que o Sr. conselheiro Ottoni declarou, no *Jornal do Commercio* de 13 de fevereiro d'esse anno, haver desintelligencia radical entre a directoria e ora um, ora dous de seus membros.

Em assembléa extraordinaria de 12 de março de 1859 foi eleito para o logar do marquez de Abrantes o Dr. José Jorge da Silva por 890 votos, tendo o senador Candido Borges obtido sómente 181.

Foi por officio de 13 de março que os quatro directores requereram a convocação de uma as-

semblêa *para perante ella resignar os seus cargos;* mas em reunião de 17 do mesmo mez a directoria, por proposta do Dr. Teixeira Junior, resolveu reformar o annuncio da convocação e declarar que o objecto da sessão *seria unicamente a eleição de seus successores.*

Tendo a redacção do *Jornal do Commercio*, de 14 de março, accusado a presidencia da companhia por *factos pouco regulares*, que se deram na assembléa de 3 de fevereiro, veio o conselheiro Ottoni no *Correio Mercantil*, de 15 e 17 de março, provocar aquella redacção para apontar e declarar quaes foram esses factos.

A redacção do *Jornal*, em seu numero de 29 de março, responde em longo artigo de duas e meia columnas, analysando a administração e discutindo 8 abusos, que aponta e enumera, commettidos pelo presidente. N'esse mesmo numero do *Jornal* vem a exposição dos quatro directores resignatarios que não podemos deixar de transcrever em seguida, ainda que mui longa, por constituir documento historico de valor n'esta questão e amparado por nomes respeitaveis.

« Resignando o honroso mandato que recebemos dos accionistas da estrada de ferro de D. Pedro II, corre-nos o dever de justificar essa grave resolução.

O respeito e consideração que tributamos aos nossos committentes, os interesses communs do paiz e da empreza que até hoje administramos, assim como a nossa posição, exigem uma explicação deste procedimento. Satisfazendo porém essa tarefa, limitar-nos-hemos á causa principal que actuou para tal resultado, sem nos fazermos carga de apreciar as occorrencias que se acham no dominio publico.

Não é nossa intenção incitar polemicas e ainda menos alimental-as.

Empossados desde 1855 da administração da estrada de ferro de D. Pedro II, tivemos de sujeitarnos ás contingencias indeclinaveis de uma empresa nova e ainda desconhecida no paiz. Entretanto, para attenuar os effeitos d'essas difficuldades envidamos os nossos esforços.

A novidade do assumpto exigia a maior prudencia na administração e por isso não apressando a organisal-a desde logo, deixamos que o estudo e a propria experiencia aconselhassem as regras e preceitos que convinham estabelecer-se. As condições da empresa a isso se prestavam.

Nenhuma parte da linha estava prompta; apenas se ia construir a 1ª secção e encetar-se os estudos preliminares das outras. Restricta assim a administração á fiscalisação do contracto da 1ª secção e á direcção dos estudos do resto da linha, nenhuma urgencia havia para promulgar-se os regulamentos do serviço do trafego e exploração.

Limitou-se, portanto, a directoria a deliberar sobre os casos occorrentes, deixando toda a execução ao presidente da companhia, mas nem sempre este encargo foi desempenhado dentro de sua esphera; e muitas vezes a directoria teve de approvar actos consummados por propria iniciativa de seu chefe, em que aliás depositou a mais plena confiança.

O desenvolvimento, porém, da administração, os embaraços e contrariedades que sobrevieram, demonstraram a inconveniencia dessa centralisação não regularisada.

Sob a influencia de tal systema, é evidente que a directoria estava exposta a partilhar a responsabilidade de actos alheios, ou pelo menos os effeitos de uma execução inconveniente das suas deliberações.

Não faremos a historia dos acontecimentos que então se deram, nem os imputaremos a pessôa alguma: foram a consequencia do systema que provisoriamente haviamos ensaiado e depois tolerado. Mas essa centralisação assim indefinida não podia perdurar; e por isso, aproveitando a opportunidade que se offereceu em março de 1858, tratámos de modifical-a. Si, por um lado, a experiencia demonstrava que para ser proficuo esse systema era indispensavel sujeital-o a regras e preceitos, por outro lado a approximação da epocha da installação do trafego na

1ª secção da estrada exigia tambem organisação regular do serviço e a discriminação das attribuições.

Era difficil, porém, extirpar a pratica que durante tres annos existira; e grande foi a divergencia que nessa occasião appareceu na directoria. Não fosse duvidosa a opinião *unanime* dos cinco directores de vedar a omnipotencia de quem quer que fosse, para garantir melhor a fiel execução das suas deliberações sem a perniciosa influencia de paixões alheias aos interesses da empresa, mas sim pela tenaz opposição que o Sr. presidente apresentou á idéa da intervenção dos directores na administração dos diversos ramos do serviço.

A opinião do Sr. presidente era por certo mais commoda para os delegados dos accionistas, e muito mais onerosa para o delegado do governo imperial; mas a propria dignidade obrigava aquelles a não sujeitarem-se á inconveniente posição em que se pretendia collocal-os.

O Sr. C. B. Ottoni attribuira-se todo o merecimento da administração, reservando aos directores a responsabilidade dos tropeços e a solidariedade das suas difficuldades!

Os estatutos determinavam que *a direcção e gerencia dos negocios da companhia estivessem a cargo e sob a responsabilidade de uma directoria composta de um presidente e cinco directores;* era preciso cumprir o seu preceito. Formularam-se os regulamentos de conformidade com esse principio, e cada um dos seus artigos suscitou larga discussão, pois que todos tendiam a limitar a primitiva centralisação omnipotente. Todavia, vencido em sua opinião pelo voto *unanime* dos cinco directores, o Sr. presidente revelou, desde logo, o proposito de não auxiliar o systema adoptado; e para esse fim pediu e obteve, como acto de deferencia ao delegado do governo imperial, que *fosse-lhe facultativo encarregar-se ou não da commissão temporaria*, isto é, das funcções de director de mez (art. 82 do Reg.^to^).

Com effeito, nunca o Sr. C. B. Ottoni quiz assumir o exercicio de taes funcções, que só tem pesado sobre os directores.

Longe porém de contentar-se com essa abstenção, o Sr. presidente procurou constantemente desconceituar a organisação administrativa que fôra ado-

ptada: *o director de mez* foi a grande alavanca de que para isso se serviu, e em todas as suas relações estygmatisou sempre o systema preferido.

Assim marchava a administração, lutando contra a falta da necessaria força e prestigio que lhe devia garantir o seu chefe, até que outras divergencias mais graves vieram complicar a situação. A falta de zelo do engenheiro em chefe da companhia no cumprimento de diversas commissões que lhe foram incumbidas, assim como o seu procedimento a respeito do exame que se lhe mandou sobre a conservação do trem rodante, no qual foi a directoria completamente illudida, tornou inevitavel a sua exoneração. (1)

A incuria do inspector geral do trafego na direcção desse mesmo serviço e na conservação da via permanente, que estavam a seu cargo, exigiu igual medida. A directoria comprehendeu os seus deveres e votou essas demissões, sendo deliberada a do engenheiro em chefe, contra o voto do Sr. presidente.

Este facto, já por si de grande alcance, tornou-se gravissimo, porque o Sr. presidente declarára a seus collegas em outras occasiões que a exoneração do coronel Garnett importaria a sua retirada da administração. A consciencia, porém, do nosso dever sobrepujou a consideração e deferencia que nos merecia o Sr. C. B. Ottoni.

Mas o Sr. presidente não tolerou esse procedimento, e combatendo-o, até mesmo perante o Sr. ministro do imperio, procurou justificar ambos os demittidos, apezar de ter concorrido com o seu voto para uma dessas demissões!...

Ainda ultimamente, votando S. Ex. contra uma proposta relativa ao ex-inspector geral do trafego revelou á evidencia que a propria demissão desse empregado contrariára os seus desejos, embora fosse compellido pelas circumstancias a votar por ella.

A proposta em questão era de notoria justiça. A directoria, por iniciativa de seu presidente, au-

(1) No seu parecer de 10 de dezembro de 1858 asseverou o coronel Garnett: « Não noto prova alguma de negligencia ou falta de pericia na conservação de todo o material rodante, antes pelo contrario, tenho a louvar aquelles a cujo cargo se acha esta repartição. » Entretanto, os exames officiaes a que o ministerio do imperio mandou proceder, logo depois, demonstraram inteiramente o contrario.

torisára o engenheiro em chefe a empregar provisoriamente o ex-inspector geral Ellison Junior em auxiliar o levantamento de planos e outros trabalhos de gabinete; mas, reconhecendo desde logo que se abusára dessa autorisação, commettendo a esse individuo outras funcções muito mais graves, e só proprias de um engenheiro provecto, um dos directores reclamou a exacta observancia da deliberação da directoria e para isso apresentou uma proposta. [1]

Todavia, o Sr. presidente votou contra, e a proposta foi adoptada com o voto de todos os directores, inclusive o do Sr. commendador João Baptista da Fonseca.

A *unidade* em que o Sr. C. B. Ottoni ficou nesta questão é por certo expressiva. Naquelle mesmo tempo, havendo-se reconhecido que a organisação administrativa necessitava de algumas reformas, como, por exemplo, a de dividir-se os differentes ramos do serviço, encetámos essa tarefa e tomámos algumas deliberações aconselhadas, não unicamente pela experiencia que haviamos adquirido, mas pelas luzes e conselhos dos habeis engenheiros, o capitão Moret, de saudosa memoria, então engenheiro fiscal do governo imperial, e o Sr. 1º tenente Carlos Braconot, actualmente chefe da conservação do material rodante.

Entretanto, não sendo publicamente conhecida essa resolução e sendo convicção geral a necessidade da reforma, alguem lembrou-se de suscitar a

[1] A proposta foi a seguinte: « Tendo a directoria deliberado continuar ao actual engenheiro em chefe a autorisação que em janeiro déra ao seu antecessor o coronel Garnett para empregar ao ex-inspector geral em auxiliar a elucidação dos planos das explorações, proponho que positivamente se communique ao engenheiro em chefe que não poderá incumbir, aquelle individuo, da medição ou fiscalisação do serviço da 2ª secção e contas mensaes, pois que a directoria não lhe reconhece as necessarias habilitações para essa importante tarefa, que, por certo, differe essencialmente de simples auxilio nos desenhos de planos e sua elucidação, em que era empregado pelo coronel Garnett e para cujo mistér unicamente o autorisou a directoria. Outrosim, demorando-se a occupação do mesmo individuo por muito mais tempo do que pedira o ex-engenheiro em chefe, que havia limitado essa autorisação a 30 dias apenas, parece obvio que não deve elle perceber o mesmo ordenado que vencia, quando incumbido das importantes funcções de inspector geral, e por isso proponho que se iguale os seus vencimentos aos do desenhador do *staff* do engenheiro em chefe que é de 2:880$ annuaes. S. R. e etc. »

idéa de uma commissão especial, nomeada pela assembléa geral de accionistas, a quem fosse commettido o encargo de iniciar as reformas que se julgassem necessarias. Essa idéa, si não provocada, foi ao menos abraçada pressurosamente pelo Sr. presidente da directoria.

Ella tinha, com effeito, um duplo resultado: desmoralisar a directoria, quer fazendo a assembléa geral assumir a iniciativa de uma tarefa, que á propria directoria estava incumbida pelos estatutos, quer mandando examinar os seus actos administrativos, apezar dos exames semestraes que sempre tem feito as commissões ordinarias, regularmente nomeadas pelos accionistas. O segundo resultado, não menos evidente, é a adopção da omnipotencia administrativa do presidente da companhia, ou centralisando elle proprio as attribuições ou conferindo-as a uma entidade que lhe seja immediatamente subordinada. Não faremos a injustiça de acreditar que a idéa primitiva dessa commissão, tal qual foi lembrada ao governo imperial, apresentasse manifestamente qualquer destes resultados. Não; as razões que officialmente se allegaram foram, sem duvida, muito plausiveis, como, por exemplo, a *reluctancia dos directores em proceder a essas reformas*, ou quaesquer outras razões que, a não serem inexactas, deviam, com effeito, aconselhar a intervenção da assembléa geral. O Sr. C. B. Ottoni, pertinaz em suas idéas e que constantemente procurára desconceituar o systema adoptado, não podia deixar passar a opportunidade de fazer vingar os seus desejos. Empregaram-se, pois, os meios necessarios e preparou-se a assembléa geral de 3 de fevereiro ultimo, em que se devia apresentar aquella proposta.

Não se confiando, porém, na justiça da causa e na rectidão dos accionistas, que deviam ter consciencia de seus proprios interesses, foi-se ainda muito mais longe, fazendo intervir o governo imperial, quer por meio de solicitações directas de alguns membros do ministerio, quer pela intervenção do Sr. chefe de policia, que a diversos accionistas pediu a sua cooperação para que fosse adoptada tal proposta!

Nenhum desses funccionarios era, ao menos, accionista da empresa!

Julgára-se que os directores se opporiam a essa medida, e pretendia-se preparar-lhes uma contrariedade da assembléa geral que os collocasse em falsa posição. Foi, porém, illudida essa expectativa.

Todos os directores acceitaram a proposta e apenas, a fizeram extensiva á 2ª secção da estrada, porque tres membros da directoria haviam assignado o relatorio com restricções, allegando que não podiam admittir os elogios que ahi se fizeram á *direcção do serviço e progresso das obras*, ao passo que um outro director só o assignára depois de fazer-lhe diversas emendas, que forão adoptadas. Mas, era preciso aproveitar o ensejo para promover-se uma opposição entre os directores e a assembléa geral dos accionistas, pois que do contrario se inutilisaria o affanoso trabalho do seu preparo.

Um dos membros da commissão especial excusa-se, por justos motivos, de acceitar o cargo para que fôra eleito; a commissão exige que a directoria providencie sobre a sua substituição, a directoria resolve chamar o immediato em votos, contra a opinião do seu presidente; assim se officia á commissão e esta responde oppondo-se á deliberação tomada e opinando pela idéa *vencida* do Sr. presidente, a de convocar-se a assembléa geral para proceder a uma nova eleição.

E' sabido o desfecho: satisfeita a exigencia da commissão especial, a assembléa geral decidiu que se elegesse um outro membro para esta substituição *sómente* e determinou que para outra qualquer falta que se der, a propria commissão chamará quem lhe aprouver!

Póde ser que seja essa a melhor opinião e nem queremos demonstrar o contrario. Os factos, porém, que se deram nessa assembléa geral, a precipitação com que se atropellaram as formalidades exigidas pelo Regimento interno, justificam infelizmente a deploravel significação que delles se deriva.

A sua apreciação, que se acha no dominio publico, dispensa-nos de commental-os. Nella nos louvámos; e ainda que fosse diversa da nossa opinião, bastar-nos-hia o testemunho da propria consciencia. Si, na qualidade de membros da mesa, não o reprovamos officialmente desde logo, oppondo-nos á violação de disposições expressas do regimento, foi isso

devido ao modo inconveniente por que o Sr. presidente acolhia as nossas observações. O exemplo mais frisante viu-se no proceder de S. Ex., por occasião de um dos primeiros reparos, que lhe fez um dos membros da mesa, logo no principio dos trabalhos. Triumphante em seu proposito, o Sr. C. B. Ottoni fascinou-se com a certeza da facil victoria que aguardava e até não hesitou em offender a dignidade de seus collegas, mandando verificar uma das votações por um empregado da companhia, quando essa attribuição competia exclusivamente aos membros da mesa e o que ainda é mais, interpellado por um dos directores sobre esse procedimento irregular, pois que nem tinha o direito de desautorisar os membros da mesa, respondeu que — « os Srs. accionistas lhe faziam a justiça de acreditar que quando mandára verificar a votação por um empregado da companhia, *só tivéra em vista a fidelidade da verificação!...* »

Depois de tão estranha explicação da parte do presidente da assembléa geral, a prudencia exigia a nossa abstenção; e por isso, apenas concorremos com o nosso voto sobre a questão capital, deixando de tomar parte em todas as outras votações a que se procedeu.

Assim invectivados pelo Sr. presidente, que não duvidou irrogar a seus collegas tão grave insinuação, não podiamos mais, sem imprudencia, fazer a menor observação contra o modo por que se dirigiam os trabalhos. O objecto da reunião e a sua qualidade aconselharam-nos o silencio. Basta, porém, o que havemos dito, para que se possa julgar da quasi constante divergencia que, desde março de 1858, existiu entre a directoria e o delegado do governo imperial.

Emquanto essa divergencia se manteve no seio da directoria, não deixámos de empregar todos os nossos esforços para sustentar as suas deliberações; e, longe de arrefecermos as nossas convicções, procurámos consolidal-as, na expectativa de promover assim os interesses da empresa cuja administração nos fôra confiada. A propria intervenção de alguns membros do governo imperial na decisão da assembléa geral sobre a proposta apresentada em sessão de 3 de fevereiro não nos demoveu do nosso proposito, porque na qualidade de directores da companhia só deviamos apoiar-nos na confiança dos accionistas, nossos committentes.

Assim, tambem o acto da assembléa geral approvando a proposta apresentada, nenhuma significação hostil nos parecêra ter contra os membros da directoria, apezar das circumstancias que precederam a sua apresentação, porque a propria directoria já havia iniciado a idéa da reforma administrativa. A deliberação, porém, da ultima assembléa geral que teve logar no dia 12 do corrente, não póde ser interpretada sinão como uma manifestação hostil aos directores, que se haviam pronunciado contra a opinião do Sr. presidente.

Entenderam quatro directores que se devia escolher o immediato em votos, para supprir a vaga que na commissão especial deixára um dos eleitos. Os precedentes estabelecidos na nossa praça pela pratica de todas as companhias em identicas circumstancias, autorisavam essa deliberação. A assembléa geral, porém, resolveu o contrario, e, o que é ainda mais, especificou que unicamente quanto á hypothese vertente se procederia á nova eleição, bastando para qualquer outra falta que a propria commissão chame quem lhe aprouver; de sorte que, no primeiro caso não era sufficiente o pronunciamento da assembléa geral collocando um accionista immediato em votos aos eleitos, ao passo que, em qualquer outro, o simples arbitrio de tres membros da commissão bastará para habilitar o novo substituto!

Haveria grande pertinacia de nossa parte se desconhecessemos a intenção de tal proposta!

Fazemos, porém, justiça a muitos dos accionistas que por ella votaram, e que por certo não tiveram nenhuma intenção hostil aos directores.

Mas o facto irrecuzavel é que a votação foi assim traduzida, e a opinião publica, divisando desde logo uma hostilidade da assembléa geral, fez-nos a justiça de prognosticar a nossa resignação.

Emquanto a divergencia se deu com o delegado do governo imperial, não trepidámos em sustentar as nossas opiniões, embora parecesse elle ter o apoio dessa entidade respeitavel, porque contavamos com a sancção da assembléa geral dos accionistas para o nosso procedimento; desde porém que ella reprovou uma das nossas deliberações, illudiria-nos a sua propria expectativa conservando-nos na administração.

Fosse ou não essa manifestação a expressão fiel da vontade dos accionistas, estivesse ou não a assembléa geral adrede preparada, respeitamos a sua decisão, como é dever de todos os que prezam a propria dignidade.

Assim como si estivessemos collocados na posição de delegados do governo imperial não hesitariamos em solicitar a nossa exoneração, logo que os nossos actos fossem por elle desapprovados, assim tambem como delegados dos accionistas não podemos deixar de ter o mesmo proceder.

Si em taes condições procurassemos manter-nos na posição de directores, comprometteria-nos talvez o futuro dessa gigantesca empresa.

Sem a indispensavel acção administrativa, attenta a decisão contraria da assembléa geral sobre um acto tão pouco importante da nossa administração e no qual todos os arestos eram em favor da nossa opinião, como poderiamos obrar e decidir desassombradamente das serias e graves questões que se ligam ao progresso dessa mesma empresa?

Em divergencia com o delegado do governo e sem o apoio da assembléa geral ao menos apparentemente, prejudicariamos os nossos proprios interesses, que são os do paiz, si não reconhecessemos a necessidade de resignar o honroso mandato que nos foi confiado, afim de que possa ser transmittido a mais habeis mãos. Si não acertamos, temos a compensação de encontrar a sancção do nosso desinteressado procedimento na opinião daquelles que nos acompanharam, e em ultima analyse preferimos sempre a censura de excessiva susceptibilidade á sua adversativa.

Resta-nos exprimir a nossa gratidão a todos os accionistas que sempre se dignaram relevar os nossos erros e animar os nossos esforços; aos illustrados orgãos da imprensa desta capital, que jámais deixaram de apoiar-nos com o prestigio da sua opinião. A esses e a outros cabe qualquer gloria que possa provir dessa grandiosa obra de civilisação e de progresso que justamente se denomina — ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

Oxalá se realisem todos os votos que, como brasileiros, sinceramente fazemos pela sua prosperidade e prompta realisação.— *Alexandre Joaquim de*

Siqueira.— Dr. Roberto Jorge Haddock Lobo. — Luiz Peixoto de Lacerda Werneck.—Jeronymo José Teixeira Junior.
Rio de Janeiro, 29 de março de 1859. »

No *Correio Mercantil* de 30 de março de 1859 encontra-se a resposta a essa exposição, dada pelo conselheiro Ottoni nos seguintes termos:

« Ao publico— A exposição de motivos publicada hoje no *Jornal do Commercio* a pedido dos quatro Srs. directores da estrada de ferro, que resolveram resignar seus cargos, encerra numerosas e graves accusações a mim dirigidas, de que devo e hei de defender-me. Mas, referindo-se quasi todas ellas á administração da companhia, e estando nomeados cinco delegados especiaes dos accionistas para examinar estes negocios, não devo provocar ou acceitar polemicas pela imprensa a respeito de um litigio que depende de julgamento competente. A discussão, em assembléa geral, do relatorio de seus delegados especiaes, abrirá o campo em que, sem inconvenientes, poderei estabelecer a minha defesa. Do que então occorrer será o publico devidamente informado. Não posso, porém, deixar de consignar desde já dous factos, para os quaes peço a attenção de todos os homens imparciaes.

1º facto.— Da exposição dos quatro Srs. directores se torna patente a nenhuma responsabilidade, da minha parte, na administração da linha aberta ao transito publico; e quanto á insinuação de haver perturbado essa administração, eu me defenderei em tempo e logar competentes, tendo já exposto a razão por que não emprehendo hoje essa defesa.

2º facto — A fiscalisação immediata da 2ª secção, unica que especialmente me foi commettida pela directoria, em nada contribuiu para a exposição de motivos feita ao publico pelos quatro senhores, no dia em que resignaram seus cargos. Accrescentarei sómente uma observação, que não posso adiar, porque não quero que pese sobre mim a imputação de haver insultado a directoria a que tenho a honra de presidir. Tendo de proceder a uma votação *per*

capila e observando a difficuldade da contagem dos votos de mais de cem pessoas agglomeradas em um pequeno espaço, ordenei ao secretario da companhia que tambem contasse. Este empregado, que gozou sempre e merece a confiança de todos os membros da directoria, achando-se, mais do que os mesarios, proximo ao centro do salão, podia auxiliar efficazmente a mesa no intuito de verificar com fidelidade a vontade da maioria. Comtudo, apenas se reclamou contra o expediente, desisti delle, convidando a contar os votos o Sr. secretario da assembléa. E exclamando um Sr. director que eu insultára a mesa, respondi que os Srs. accionistas me fariam certamente, a justiça de acreditar ser o meu unico fim a fidelidade da votação. Nestas palavras parece-me clara a minha intenção de que o empregado auxiliasse a mesa, e não fiscalisasse um acto que ella não tinha ainda praticado. Releva accrescentar, que, competindo a contagem dos votos, segundo todos os estylos e precedentes, ao Sr. secretario da assembléa, logar dignamente exercido pelo meu particular amigo o Sr. J. Baptista da Fonseca, seria principalmente S. S. o insultado, si insulto houvesse em minhas palavras ou actos.

Nada mais direi sobre este objecto. — *C. B. Ottoni.*

Rio, 29 de março de 1859.»

Na assembléa de 29 de março foram eleitos, nas vagas dos quatro directores, os Srs. Ignacio da Cunha Galvão, Domingos José de Campos Porto, José Jorge da Silva e João Baptista Vianna Drumond.

O *Correio Mercantil* de 31 de março de 1859 dá uma noticia de que o Sr. presidente convocára a directoria no dia 30 para o fim especial de empossar os novos directores, que foram logo investidos dos necessarios poderes, achando-se presentes nesta reunião os Srs. Ottoni, Fonseca e Dr. Teixeira Junior. Nessa occasião o Sr. con-

selheiro Ottoni proferiu as seguintes palavras, desejando que ellas tivessem toda a publicidade:

« Sentindo que dos quatro Srs. directores resignatarios sómente esteja presente o Sr. Dr. Teixeira, peço licença para lançar na acta do dia a seguinte declaração, cuja leitura tenho pezar que não seja ouvida por todos os senhores a quem se refere: — No momento de se retirarem quatro dos meus collegas da 1ª directoria da estrada de ferro, julgo practicar um dever não sómente de cortezia, mas tambem de consciencia, declarando que nenhum de meus actos ou de minhas palavras teve jámais por objecto intencional provocar ou irritar a qualquer dos Srs. directores; e se tal foi algumas vezes, infelizmente, o resultado de expressões minhas, é que, dominado por circumstancias de momento, me suppunha (talvez sem razão, talvez por minima susceptibilidade, mas sinceramente) aggredido e não provocador.

Mas, senhores, embora conheça alguns dos defeitos que tenho, como homem que sou, e homem fragibilissimo, não desejando ser tido em conta de peior do que realmente me talhou a natureza, aproveito a solemnidade deste momento para protestar que das, para mim, penosas circumstancias a que alludi não resta em meu espirito o menor resentimento contra qualquer desses senhores, que reconheço pódem na melhor boa fé ter-se julgado offendidos por algumas proposições por mim avançadas nos animados improvisos de debates, ás vezes bem calorosos.

Repito que nunca foi minha intenção provocar ou irritar a nenhum dos meus collegas; e peço a todos e a cada um dos quatro senhores o favor de acreditarem que é sincera esta declaração. »

Na assembléa geral extraordinaria de 2 de julho do mesmo anno de 1859, convocada para a apresentação e discussão do relatorio da *commissão especial*, o Sr. conselheiro Ottoni ainda tratou, em longo discurso, das accusações contidas na exposição dos quatro directores —

Esse discurso foi publicado no *Correio Mercantil* e logo depois em um folheto de 51 pags. contendo toda a acta dessa sessão e o parecer da commissão de contas assignado pelos Srs. Caetano Furquim d'Almeida e João Coelho Gomes Filho. O folheto foi impresso na typ. do *Correio Mercantil*, de Barreto, Filhos & Octaviano á rua da Quitanda n. 55.

O relatorio da *commissão especial* occupa tambem 51 pags. em folheto impresso, no mesmo anno, na typ. Universal de Laemmert, á rua dos Invalidos n. 61 B.

Este relatorio está assignado pelos Srs. Dr. Thomaz José Pinto de Serqueira — Ignacio Eugenio Tavares — Dr. Liberato de Castro Carreira — José Pereira de Faro — e — Dr. José Carlos de Carvalho — os membros afinal escolhidos para aquella commissão.

* * *

Subsidio valioso para a historia da estrada, comprehendendo diversas questões entre as quaes se destaca essa, de que acabamos de tratar, é a longa carta que vamos transcrever com a devida autorisação que nos foi concedida.

Escripta por um dos mais illustrados directores resignatarios, ella contém esse sabor de intimidade e de franqueza que só se encontram em almas sinceramente amigas. Ella é do punho do Sr. Dr. Luiz Peixoto de Lacerda Werneck e dirigida a seu maior amigo, o Sr. Dr. Francisco de Assis e Almeida, o homem a quem elle mais considerava.

«Mano, Compe. e Amigo — Rio, 4 de março de 1859.

Recebi uma carta tua em que me fallavas a respeito de negocios da estrada de ferro e me davas, como sempre, bons e optimos conselhos de amigo, de pae e de mestre; li-a com toda a attenção e com o respeito que sempre me mereceram as tuas admoestações. Deixarei para a vista o responder-te tão prolixamente como o importa a materia, e remettendo ao tempo a justificação cabal do meu proceder em todas as questões da estrada de ferro, eu me absterei de tocar em muitos topicos da tua energica e bem traçada epistola.

Fallas-me em acompanhar ao Christiano e em apoial-o, e como razão para isso dizes que a gente de Vassouras, e denominadamente os nossos amigos Teixeiras, querem que o Christiano persista na directoria, porque sem elle não teremos via-ferrea e nem será seguido o traço de Macacos, que é o mais favoravel a Vassouras.

Ora, pelo amor de Deus, meu caro Assis, acho todas essas razões, permitta que te diga, futeis; e não poderia crer n'ellas se porventura não fosses tu o orgão que os annuncia. Quanto a mim entendo que só devo acompanhar ao Christiano quando a justiça e a razão estiverem de seu lado, e com ellas os interesses da empresa, que com a maior dedicação administro. Eu nunca fiz nem farei o papel de Baptista da Fonseca.

O Christiano sempre dispoz do meu voto para as medidas uteis e proficuas que iniciou e inicia e mesmo para as que me parecendo duvidosas a autoridade de sua illustração me permittia, sem faltar aos meus deveres, o apoial-o.

Não liguem os nossos amigos a questão da estrada á questão de pessôa, e nem condemnem os directores dissidentes só porque do outro lado está o nome e o prestigio do Ottoni. Lembrem-se de que não se trata, nem de mim e outros, nem de Ottoni; mas da grande obra da Serra. O que se deve perguntar e querer saber é se a organisação do serviço na Serra está na altura da magnitude dos embaraços que a Serra offerece e se ahi se trabalha com o methodo, recursos e actividade necessarios.

O que se deve querer saber é se o nosso ex-engenheiro em chefe cumprio com o seu dever, auctorisando contractos com sub-empresarios a preços ruinosos, de modo que estes todos se vissem collocados na contingencia de abandonar o serviço, como é notorio que o tem feito.

O que se deve perguntar e querer saber é emfim se o serviço da Serra caminha com bons auspicios, e apresenta resultados, que tornem proxima ou pelo menos provavel a conclusão da 2ª secção em um periodo de tempo que não expire lá pela vida dos nossos netos.

Desde que, se me provar que as obras da Serra vão bem e que o serviço progride, e que não ha ahi grandes erros e anarchia, eu darei as mãos á palmatoria e receberei a doce divida á minha leviandade. Acharei então justissima a tua indignação e o abandono a que me querem votar os nossos amigos. Emquanto tal demonstração se não fizer, me parece que, em vez de censuravel, louvavel devia ter sido considerado o meu proceder. E isso porque tu sabes que se não houver energia e lealdade para com o paiz, uma situação má, pessima e que reputo desastrosa se perpetuará, encoberta dentro do véo do mysterio e adormecendo-se os accionistas e o publico com o opio de calculos algebricos, que a pratica desmente em todos os paizes, onde os recursos abundão e que entre nós, a não se empregarem meios heroicos, podem-se considerar como verdadeiras utopias.

Tenho, meu Assis, folheado alguns volumes a respeito do tempo necessario para a construcção dos tuneis, e acredito que se a nossa obra fosse situada na Inglaterra, Estados Unidos, França e etc. onde tudo, homens e machinas, está a mão de semear, poderia talvez ser concluida em praso rasoavel. Mas, além de estarmos no Brasil, vejo que nada se organisa e que a desorganisação succedeu prestes á organisação. Por minha parte soltei de prompto o brado e logo que vi que era tempo. N'essas cousas a inercia é um crime, o silencio um sacrilegio. Eu assim o julgo e ainda até hoje não me arrependi um só momento. Sei que esse meu passo, além dos desgostos já tragados me proporcionará muitos outros. Não importa, appello para o tempo, não para os do Apocalypse, mas bem proximo, muito proximo, e conto

que os nossos amigos, os Teixeiras, dirão que — eu cumpri com o meu dever.

Assis, olha, attende, que esta questão da estrada de ferro é negocio grave; trata-se do paiz, e pelo amor de Deus quando se trata d'este, não queiram amesquinhar tudo fallando de um homem.

O Ottoni ha de ter o seu dia de julgamento: pelas suas birras e orgulho desmedido, concorreu mui activamente para que o Inglez achasse motivo e quasi justificação nas picardias, que nos fez, dando-nos uma pessima 1ª Secção. Além d'isso, em 2 mezes de estudos e sem serios exames, opta por um traço, que póde ser bom mas que não foi convenientemente explorado.

Tenho d'isso provas.

Abre concurrencia na Europa e os concurrentes, olhando para os planos, declarão que sobre taes bases se achão inhabilitados para contractar. Que taes erão os planos!!

Desanimado d'ahi, engendra o contracto a serviço medido e só para ter empreiteiros e não soffrer nova decepção, entrega a 2ª Secção, uma das mais difficeis obras do mundo no genero estradas de ferro, a gente sem precedentes, a leiloeiros, negociantes de cabos, serradores de madeiras e carpinteiros da ribeira!

Ha inda mais do que isso; trata-se da exploração e custeio da 1ª Secção e elle só porque *toda* a directoria, inclusive d'esta vez o Fonseca, entendeu que pela lettra dos Estatutos o regimento do trafego e da directoria devia ser pautado por certas regras, e de encontro a sua *unica* opinião, o Ottoni conspirou constantemente contra o serviço da 1ª Secção e concorreu tanto, e sempre que poude, para a sua desorganisação.

E isto, Assis, não se faz.

Em politica será bom deixar afundar uma administração, mas quando se trata de uma empresa onde se gere o dinheiro alheio, quando se trata de salvar a lavoura, de nacionalisar um melhoramento d'esta ordem, esta conducta não tem explicação.

Assis, és meu amigo, meu compadre e tens sido muitas vezes o meu mestre, não me comprometterás portanto; dir-te-hei pois ao ouvido: — o Ottoni deu cabo e acabará de fazer afundar a grande idéa de Vassouras — a estrada de ferro — E tal qual

outro Mario nas ruinas de Carthago, elle se assentará nas ruinas da via-ferrea, bradando: que com elle se afundou uma grande idéa.

Sabes que estudo os homens, que procuro conhecel-os e que a reflexão e a analyse forão sempre os mais notaveis dos attributos da minha acanhada intelligencia.

Dizes tu que se o parecer da commissão especial nomeada pela assembléa geral fôr favoravel a Ottoni, que se retirarão os directores e no caso inverso, elle, o que consideras uma grande calamidade.

Será, é verdade, concordo; mas ainda por uma vez, pelo amor de Deus, ouve-me e depois de ouvir-me, julga-nos. De quem é a idéa da commissão especial? E' do Ottoni. Elle quiz ver-se livre da directoria, Assis, quiz enxotar-nos e depois de ter ruminado esse trama, descobrio que o meio seria na assembléa geral nomear-se uma commissão destinada a examinar *a marcha da administração* da 1ª Secção e propôr as reformas que os Estatutos e regimentos da directoria carecessem. Esta idéa nos foi por elle occulta, quando aliás nos achavamos em bôas, mesmo muito bôas relações; entretanto que foi levada ao conhecimento do Abaeté e Nabuco que ignorando tudo o que ha sobre estradas de ferro no paiz e fóra d'elle, acreditárão no Ottoni, e não nos ouvirão senão na vespera, *communicando-nos o que estava resolvido*.

O chefe de policia foi incumbido pelo governo de realisar o plano, deu na vespera um jantar e saráu em sua casa; tocou a trombeta e dispol-a no campo. Elle proprio esteve no saguão da Praça do Commercio a passar listas, escreveu cartas e emfim cumpriu as instrucções do governo.

Nós victimas de uma tal cilada, e vendo o governo lançar na balança a sua espada de Brenno, resolvemos cruzar os braços e a eleição fez-se sem a menor interferencia da nossa parte; porque nos conservamos inteiramente alheios a tudo. Sabiamos, porém, que a chapa era formada com nomes dados pelo Ottoni, e tambem alguem nos disse que essa commissão daria um voto de censura aos directores, de modo a obrigal-os a retirar-se.

O que é essencial é que todo esse plano estava combinado muito antes do relatorio ter sido assignado.

Na assembléa, porém, tomamos o nosso partido e assentou-se que convinha fazer com que a commissão, não só examinasse a administração da 1ª Secção, como tambem o estado dos trabalhos e a organisação do serviço na 2ª Secção que é onde está o *to be or not to be* da empresa; e para isso se conseguir fez-se um additamento á proposta engendrada pelo Ottoni. Pelos jornaes deves ter tido conhecimento do que foi essa polemica dirigida por tal forma.

Desde que o Ottoni vio a sua 2ª Secção ameaçada de devassa, empallideceu; e na discussão bateu a idéa com toda força. Nós, porém, a sustentamos com calor e com justiça, porque começamos por acceitar e francamente a commissão para a 1ª Secção; e a assembléa que tem o bom senso do dinheiro, apesar de ser toda favoravel ao Ottoni, não poude deixar de approvar o additamento da 2ª Secção. O Ottoni, se tiver um parecer contra o estado da organisação do serviço na 2ª Secção, póde ser que seja compellido a retirar-se; acredito que não o fará, mas póde ser que tal aconteça.

Mas pergunto-te, de quem é a culpa?

Fomos nós que nos lembramos de commissões especiaes e de devassa da directoria?

Foi de nós que partio semelhante idéa?

O Christiano veio sobre nós e nós levantamos contra elle a propria arma com que tão gratuitamente nos procurou aggredir. Ah! elle quer commissão para a 1ª Secção, pois que a tenha tambem sobre a 2ª!

E eil-o em apuros, andando da sala para a cosinha, e viajando por casa dos ministros e dos membros da commissão e abarbado com Candido Borges, *Jornal do Commercio*, Pascal e etc. etc.

De quem a culpa de tudo isso?

Dize-me?

Se o Christiano entendia que os regulamentos e a organisação da administração na 1ª Secção carecião ser reformados, não era mais leal e prudente propôr isso em sessão ou fóra d'ella, fazer a directoria as alterações necessarias e ella mesmo apresentar as reformas á Assembléa geral? Para que esse divorcio do Presidente com *todos* os seus collegas? Então elle nos quer correr pela porta fóra?

O plano, porém, era e é *examinando-se a marcha da administração na 1ª Secção* discutir as medidas e os actos de cada um director e botar fóra da directoria pelo menos 3, que erão o Siqueira, o Haddock e eu que tambem não sirvo ao presidente. E não sirvo:

1.º Porque votei pela consideração do traço.

2.º Porque votei contra a proposta americana.

3.º Porque na questão da escolha das linhas de Vassouras e do Pirahy, puz-me duro a ponto de obter para Vassouras o ramal.

D'isso se esquece hoje Vassouras, apesar de que mais para os interesses da estrada olhei então, do que para os seus. Entretanto, não deve nem creio que d'isso se tenha esquecido o Furquim, que presenciou a tenacidade com que então eu procedi.

4.º Porque por causa do estado do serviço da Serra e do da conservação do material rodante e da linha, commettidos ao Garnett, propuz a sua demissão.

Não sou Baptista da Fonseca, cujo papel aliás é facil e commodo: sustentando americanos só para agradar ao Christiano. Não me presto a deixar correr á revelia e levar o diabo a estrada de ferro.

Sei que és muito amigo do Christiano e que é debalde que exponho os factos com toda a veracidade e imparcialidade; porque a politica, a amizade e antigas relações darão falsa face á questão. Entretanto, ou devo descrer nos homens todos sem excepção de um só, ou devo confiar que tu e os mais amigos d'ahi, que só desejão acertar, á vista do que exponho modifiquem o seu juizo, para mim mais valioso. Eu só peço justiça.

Terminarei essa enfadonha e insipida defeza de meus actos e conducta, respondendo a dous topicos de tua carta. Dir-te-hei pois que o Sergio tem sido o maior sustentador do Christiano, que vivem na mais perfeita *entente cordiale* e que o tem apoiado com *totis viribus*. E mais, que o traço, haja o que houver, seja errado ou não o nivelamento, careção-se ou não de machinas fixas, planos inclinados, interrupção de via e etc., será — o ribeirão dos Macacos.

Dir-te-hei, quando nos encontrarmos, a razão. Não é do traço, por fim, que hoje se trata; mas da organisação do serviço no traço, o que é diverso.

Teu etc. etc.—*Luiz*.»

* * *

Em assembléa geral de 28 de julho de 1859, annunciou a directoria acharem-se terminadas todas as relações entre a companhia e o empresario Ed. Price, que tanto deu que fazer com suas continuas questões sobre os mais futeis pretextos e que concluiu entregando a 1ª secção, em tal estado, que tornou-se necessario construil-a de novo, taes foram as reparações feitas. A linha entregue foi considerada — *uma casa velha em ruinas* — e um jornal da épocha affirmou que as obras de alvenaria — *dissolveram-se n'agua como sabão.*

Por esses serviços e em virtude do desastrado contracto de 9 de fevereiro de 1855 recebeu o empresario:

Na fórma do art. 13º do contracto. . .	£ 50.000.00.0
12 prestações bimensaes deduzidas £ 7.000 de estação temporaria de S. Christovão	503.084.00.0
1ª prestação da 3ª clausula	34.700.00.0
2ª » » » »	38.207.17.7
Total pago	£ 625.991.17.7

Tendo o engenheiro em chefe julgado necessaria uma mudança do termo da linha em Belém, o empresario, para consentir nella, exigiu a quantia de 49:795$000, que lhe foi paga fóra do contracto.

Os pagamentos foram feitos aos cambios de 27 a 27 $^{7}/_{8}$ e 28 a 28 $^{1}/_{4}$.

A importancia total recebida pelo empresario se elevou a 5.529:099$785, custo da 1ª secção, que com a reconstrucção de obras, reparos no leito e obras novas, attingiu a 7.481:748$885 não incluindo edificios.

*
* *

Chegou em dezembro desse anno o engenheiro Vlemincx, contractado na Europa por ordem do governo imperial a pedido da directoria e foi empossado em 11 desse mez no cargo de inspector geral do trafego, occupado interinamente pelo capitão Viriato de Medeiros, que veio substituir a Ellison — o *primeiro inspector* nomeado.

Com Vlemincx veio tambem contractado o Sr. Trench que foi o *primeiro chefe da contabilidade* da estrada.

Só em meiado de 1859, com a compra dos terrenos e officinas provisorias do empresario Price, em S. Diogo, é que a estrada estabeleceu alli, tambem provisoriamente, as suas officinas de reparação, a cuja frente foi collocado o Sr. Carlos Braconnot, engenheiro mecanico do arsenal de marinha, cedido para esse serviço pelo governo imperial. O Sr. Braconnot retirou-se em 31 de dezembro desse mesmo anno e foi substituido pelo Sr. Poirsin, sob a direcção do engenheiro Vlemincx.

No Regimento Interno da companhia, confeccionado e publicado em 1859, foi estabelecido o seguinte:

> « Art. 49. A directoria elegerá semestralmente um de seus membros, a quem delegará a inspecção e fiscalisação geral de tudo o que se refere ao serviço da linha entregue ao transito publico. »

O primeiro delegado da directoria, eleito em virtude dessa disposição mantida até o fim da companhia, foi o conselheiro Christiano Ottoni, que tomou posse do cargo em 15 de julho de 1859 e apresentou seu relatorio na sessão de 12 de

janeiro de 1860. Succederam-lhe nesse cargo os Srs. Domingos José de Campos Porto e Joaquim Marques Baptista de Leão, que foram reeleitos diversas vezes.

O ultimo relatorio do delegado da directoria foi o do Sr. Baptista de Leão, escripto em 20 de julho de 1865 e apresentado á directoria na assembléa geral de 25 do mesmo mez e anno.

No 1° semestre de 1859 foi aberta ao trafego a estação de Sapopemba e no 2° a de S. Christovão.

Em começo de 1860 seguiram de novo para executarem uma revisão geral dos trabalhos feitos no ramal de Minas (3ª secção) duas turmas de engenheiros sob a direcção do engenheiro M. T. W. Chandler; com o mesmo fim e ao mesmo tempo seguiu para o ramal de S. Paulo (4ª secção) outra turma, sob a direcção do engenheiro C. A. Morsing, que reduziu a 1:143 a declividade maxima de 1:88 considerada nas primeiras explorações.

No fim do mesmo anno concluiram-se os estudos definitivos dos dous ramaes e foram dissolvidas as turmas que nelles trabalharam.

Ainda neste mesmo anno, de 1860, deu-se a passagem de todos os negocios de viação ferrea, que estavam a cargo do Ministerio do Imperio, para a nova secretaria de estado creada pelo decreto legislativo n. 1067 de 28 de julho de 1860 com a denominação de — Secretaria dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras

Publicas. — Esta secretaria foi organisada pelo decreto n. 2748 de 16 de fevereiro de 1861, tendo sido nomeado em 2 de março de 1861 o seu *primeiro ministro*, o Sr. Joaquim José Ignacio (visconde de Inhaúma).

Esta secretaria soffreu diversas reformas.(1)

Os estudos da 3ª secção, entre Barra do Pirahy e Entre Rios, foram approvados por decreto n. 2810 de 24 de julho de 1861; e pelo de n. 2811, de igual data, foi tambem approvada a modificação proposta pela directoria da companhia quanto á direcção de uma parte da 2ª secção.

Aberta a concurrencia publica para a construcção da 3ª secção, foi escolhida a proposta do Sr. Angelo Thomaz do Amaral, que, em 26 de março de 1862, assignou o contracto para 33 milhas dessa secção, dando logo começo aos serviços.

Celebrado o contracto, seguiu immediatamente, para avivar o traçado da linha, uma turma de engenheiros sob a direcção do Sr. John Witaker.

Por essa occasião deu-se uma questão gravissima com o governo que, secundando a pretenção de interessados, fez suspender por alguns dias o annuncio daquella concurrencia, o que motivou por algum tempo grande agitação na opinião publica e deu origem a duvidas e incertezas sobre o futuro da estrada. Tratavam de fazer parar a construcção da estrada na *Barra do Pirahy*, allegando as enormes despezas para a conclusão da 2ª secção e a invasão da estrada na zona da *União e Industria* e desvio de cargas na estrada de *Cantagallo*.

(1) Vide *Indice chronologico* das leis e decretos, organisado por Virgilio Gomes da Silva Neto — 1 folheto de 153 pags. impresso na Imprensa Nacional em 1896.

A esse respeito, eis o que disse o conselheiro Christiano B. Ottoni, em abril de 1887: [1]

. . . .
. . . .

> « Mencionarei em segundo logar a efficaz resistencia que oppuz em 1861 á mutilação pleiteada por interesses, aliás licitos, contrariados pela linha decretada.
>
> Estando então adiantados os trabalhos da 2ª secção, submettidos á approvação do governo os planos da 3ª até *Entre Rios*, hesitou o Ministerio por alguns mezes, porque os representantes dos interesses a que alludi, haviam conseguido convencer o Ministro da Agricultura que convinha pôr termo á estrada de ferro D. Pedro II na *Barra do Pirahy*.
>
> Após tres ou quatro mezes de exames e discussões, logrei demonstrar ao Ministerio que a interrupção de nossas construcções importava prejuizo publico maior, do que a perda de todo o capital empregado na *União e Industria*. E o Ministro, annunciando-me afinal a approvação dos planos, disse lealmente : — *Não era este o meu parecer; adoptei o da maioria dos collegas*. »
>
> Este braço da estrada de ferro, que, posso dizel-o sem immodestia, salvei da projectada amputação, era o que se dirigia ao coração da provincia de Minas, da qual me considero sempre representante natural, bem que não o seja official. »

Paralysados os serviços da 3ª secção, por causa dos grandes interesses feridos naquella occasião, desanimado o povo de Minas de obter esse melhoramento tão anciosamente esperado e transferidos ao governo (como adiante se verá) os contractos da companhia sob as mesmas condições por que estavam obrigados os membros da directoria (clausula 5ª), o Sr. conselheiro C. B. Ottoni

[1] *Revista de estradas de ferro*, cit.

conseguiu encorporar uma companhia, a que se denominou *Mineira*, com o fim exclusivo de levar a effeito a construcção daquella secção, de Entre-Rios a Porto Novo do Cunha.

Na reunião dos associados apresentou o encorporador, em 15 de fevereiro de 1867, o seu relatorio no qual se vê um officio dirigido ao ministerioda agricultura, em 5 de janeiro desse anno, cujo trecho final diz assim :

> « Tenho, pois, a honra de requerer a V. Ex. a graça de declarar si o governo imperial julga opportuna a encorporação da companhia ou si prefere outro meio para dar impulso á construcção da 3ª secção da estrada de ferro D. Pedro II. »

A' mesma reunião foram presentes — um projecto de escriptura de associação, um projecto de estatutos da companhia mineira — um projecto de contracto com o governo imperial — e uma proposta de tabella de preços para regular a taxa addicional lançada sobre os viajantes e productos, que percorressem qualquer porção da 3ª secção da estrada.

A questão foi submettida ás secções reunidas do Imperio e Fazenda do conselho de Estado e a consulta proferida se encontra no annexo do relatorio do ministro da agricultura de 1868.

O governo imperial respondeu estabelecendo as condições para acceitação da proposta da companhia mineira, pela fórma seguinte:

> « — Directoria das obras publicas e navegação — 2ª secção — Rio de Janeiro — Ministerio dos negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas,

em 10 de outubro de 1867. Illm. e Exm. Sr. Foi presente ao governo imperial o requerimento com que V. Ex., na qualidade de delegado de capitalistas e proprietarios associados para emprehender a construcção da parte da 3ª secção da estrada de ferro de D. Pedro II, que vai de Entre-Rios ao Porto Novo do Cunha, pediu autorisação para encorporar uma companhia e tendo procedido ao necessario exame e estudo declara a V. Ex. que está resolvido a acceitar a mencionada proposta e approvar os estatutos offerecidos á sua consideração e pelos quaes se terá de reger a companhia que se organisar, não como cessionaria da referida parte da 3ª secção, mas como empresaria de sua construcção, si pelos cidadãos, de que é V. Ex. representante, forem adoptadas as alterações feitas nos ditos estatutos e proposta, na conformidade dos papeis annexos — Deus guarde a V. Ex.—*Manoel Pinto de Souza Dantas.*— Sr. Christiano Benedicto Ottoni. »

Em 15 de novembro, do mesmo anno de 1867, o Sr. conselheiro Ottoni dirigiu-se ao ministro, dizendo:

. . . .

«Que reunidos hoje os accionistas e proprietarios que haviam requerido autorisação para encorporar a *companhia mineira* deliberaram não sujeitar-se ás clausulas com que o governo imperial permittia a encorporação.

Em consequencia, declarando dissolvida a sua associação, retiram o requerimento que haviam feito subir á presença de V. Ex.»

Dissolvida desse modo a companhia mineira, o Sr. conselheiro Dantas determinou, ao director da estrada de ferro, que chamasse concurrentes para a construcção da 3ª secção. Não tendo sido acceita nenhuma das propostas apresentadas, o mesmo ministro ordenou que se proseguisse nas obras por administração.

De um magnifico trabalho do pranteado engenheiro Honorio Bicalho [1] extrahimos as seguintes notas relativas a este ramal (3ª secção):

Foi em dezembro de 1867 que o engenheiro Alexandre Hehl começou a revisão do traçado dessa linha e em fevereiro de 1868 concluiram-se os estudos preliminares para a revisão de Entre-Rios até o rio Parahybuna, traçou-se a linha definitiva e em fins desse mesmo mez installou-se um empreiteiro para as obras de preparação do leito. A' vista das incertezas e de eventualidade de suspensão de trabalhos, essa installação foi feita medrosamente, de modo que no fim de 1868 apenas se executára cerca de seis kilometros de linha — de Entre-Rios até o Parahybuna — onde se achavam em meio as alvenarias da ponte, e se encetára alguns dos córtes mais importantes na secção de Santa Fé ao Chiador.

Nesse estado é que a administração daquella época, do Sr. commendador Marianno Procopio, encontrou a construcção deste ramal, em janeiro de 1869. No mez seguinte, em fevereiro, foi o chefe de secção, engenheiro Francisco Pereira Passos, encarregado da revisão do traçado do Chiador ao Porto Novo, tendo estudado um novo traçado pela margem direita do Parahyba, desde o Porto d'Anta até o arraial da Sapucaia. Esse traçado foi adoptado e delle resultaram consideraveis economias de construcção, apezar de duas bellas pontes sobre o Parahyba; pois conseguiu a eliminação de nove tunneis do traçado primitivo, sem exceder o declive

[1] *A Estrada de ferro D. Pedro II e a sua administração pelo Estado* — 1 vol. de 180 pags. publicado em 1872 e impresso na typ. *Perseverança*, á rua do Hospicio n. 91.

de oito millimetros, exigido pela grande altura da estação do Chiador, e sem empregar curvas de raios superiores aos da 3ª secção da Barra a Entre-Rios, que são de 6°-15' ou 183m,44 de raio.

No dia 1 de maio de 1869 a locomotiva percorreu a distancia de Entre Rios ás proximidades da ponte sobre o rio Parahybuna (de Humaytá), transportando um grande numero de pessoas, convidadas pelo director da estrada, o Sr. Marianno Procopio Ferreira Lage para assistir á collocação das primeiras cavilhas dos trilhos de ferro assentados na provincia de Minas.

Pregaram as primeira cavilhas os Srs. ministro das Obras Publicas conselheiro Joaquim Antão Fernandes Leão, ministro de estrangeiros barão de Cotegipe, ex-ministro de estrangeiros da Confederação Argentina Elizalde, senadores Firmino Rodrigues Silva, barão do Bom Retiro e barão das Tres Barras, deputados conde de Baependy, Dr. Benjamin Rodrigues Pereira, Dr. José Calmon Nogueira Valle da Gama, presidente de Minas Dr. José Maria Corrêa de Sá e Benevides, conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, representado pelo Dr. José Fernandes Moreira, Nicoláo Antonio Nogueira Valle da Gama, fazendeiro Carlos Teixeira Leite, Nicoláo Netto Carneiro Leão, negociantes Dr. Caetano Furquim de Almeida, Mello Franco e conselheiro Manoel da Cunha Galvão.

O primeiro trecho deste ramal foi aberto ao trafego em 27 de junho de 1869 e o ultimo em 6 de agosto de 1871, sendo todos esses serviços executados na administração do Sr. commendador Marianno Procopio Ferreira Lage.

O Dr. Honorio Bicalho, inspector do trafego no triennio da administração Marianno Procopio apresentou a idéa do prolongamento deste ramal até a barra do Rio Pomba, na Aldêa da Pedra, seguindo o Parahyba abaixo. Elle mesmo fez uma viagem de reconhecimento de S. Fidelis a Porto Novo, colligiu os dados estatisticos de toda a zona atravessada, calculou em 75 kilometros a extensão do prolongamento e em 280 contos annuaes a renda liquida provavel e finalmente orçou a sua construcção em 4.000:000$ baseando-se no custo das obras do Chiador a Porto Novo.

Ficou em projecto esse prolongamento, como ficaram os ramaes do Rio Grande, de Pitanguy, do Rio Doce e Rio Verde e de Sapucahy, dos quaes nos occuparemos adiante.

* * *

Continuemos o nosso historico.

As vistas do governo, da directoria da companhia, da imprensa, dos accionistas e do publico estavam todas dirigidas para a 2ª secção, de Belém á Barra, cuja construcção foi encetada em agosto de 1858, que além dos grandes córtes e aterros tinha a lutar com as difficuldades de perfuração de um grande numero de tunneis, dos quaes se salientava, pela sua extensão, o denominado *tunnel grande*.

Para este tunnel os empresarios americanos obtiveram, á vista de suas justas reclamações de força maior, um augmento de preços para os trabalhos de excavação que fez accrescer de 150 contos o custo calculado pelos preços primitivos.

As 17 ½ milhas contractadas com esses empresarios foram distribuidas por 17 divisões ou sub-empreitadas; as de ns. 16 e 17, que comprehendiam o *tunnel grande*, foram adjudicadas individualmemte ao empresario Jacob Humbird que, em 15 de junho de 1861 contractou com a companhia o seu acabamento.

Por documento de igual data, a firma Roberts Harvey e Comp. ficou alliviada da responsabilidade das duas divisões, que foram entregues ao socio Jacob Humbird no estado em que se achavam.

Em 9 de março, do mesmo anno, a companhia já havia feito, com o Sr. Nicoláo Netto Carneiro Leão por si e como procurador do mesmo Jacob Humbird, contracto de empreitada para a construcção de onze e meia milhas, desde a sahida do *tunnel grande* até a bifurcação da estrada, na confluencia dos rios Pirahy e Parahyba.

O desanimo e desconfiança publicos, sobre a conclusão da 2ª secção, já se haviam manifestado antes desses contractos, o que fez a directoria a elles referir-se assim no seu relatorio de 30 de julho de 1860:

> « Muitos espiritos nutrem receios de longas demoras, mas são tão altos os destinos deste tronco que, *ainda dado o caso*, que Deus não permittirá, *de se duplicar o custo e o tempo da construcção*, não deveriamos esmorecer; pois a *estrada de ferro de D. Pedro II* não é uma obra para gozo exclusivo da presente geração.»

Continuando a campanha de descredito, procurou-se ouvir a opinião de um engenheiro inglez de grande reputação, o Sr. *Brunlees*, opinião que levantou o animo nos espiritos dos descrentes,

por partir de uma autoridade competente e insuspeita.

Como documento valioso para a historia da estrada transcrevemol-a em seguida:

« Hotel dos estrangeiros, setembro 6 de 1860.

A S. Ex. o Sr. Christiano Benedicto Ottoni, do conselho de Sua Magestade o Imperador, presidente da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II.

Caro senhor.— Quando S. Ex. o Sr. barão de Mauá me convidou a visitar a 2ª secção da estrada de ferro de D. Pedro II eu não presumia ter de fazer publicar as minhas impressões ; mas, sendo honrado pela manifestação do desejo de S. Ex. e do seu engenheiro em chefe de que eu lhes communique os resultados do meu exame, fal-o-hei com muito prazer.

Limito-me aos tres quesitos mencionados pelo engenheiro em chefe, a saber:

O caracter da obra feita,

Progresso do trabalho,

E determinação razoavel do tempo preciso para a conclusão.

1.º *Caracter da obra feita.*— O terreno atravessado é tão excessivamente difficil e exigia explorações e estudos tão laboriosos que nem podem ser bem apreciados sinão por engenheiros que tenham de vencer difficuldades semelhantes. O presente estado de adiantamento das obras mostra claramente que se tem empregado o maior cuidado, criterio e intelligencia não sómente nas operações originaes do traço, mas tambem nos pormenores da construcção. Todas as obras que estão feitas são do caracter mais solido e satisfactorio, e a especie de trilho que se vai assentar será reconhecida muito superior aos da 1ª secção.

2.º *Progresso do trabalho.*— Tanto se tem dito da difficuldade de obter operarios neste paiz, que eu segui para a serra na persuasão de que acharia mui pouco trabalho executado ; mas foi com surpreza e ao mesmo tempo com prazer que encontrei nas excavações e aterros (*earthworks*) tanto serviço quanto se poderia obter na Europa no mesmo periodo de tempo. Devo, comtudo, observar que o material dos córtes é de natureza muito mais favoravel do que a conformação do

paiz parecia indicar, circumstancia feliz, que sem duvida accelerou o trabalho, além da expectação.

O progresso nos tunneis não tem sido tão rapido como nas excavações e aterros. Deve-se comtudo observar que antes que se possa começar a perfuração de um tunnel é necessario concluir pesados córtes em ambas as extremidades. Este trabalho está feito em todos elles, com excepção unica do extremo interior do maior dos tunneis (o que transpõe o ponto culminante da serra).

Todos os tunneis, excepto um de 100 jardas, estão em activo progresso. Os poços do tunnel grande estão acabados, com excepção de um, e está feito um comprimento consideravel, a partir do extremo superior. Parece-me que apenas uma pequena porção deste tunnel exigirá revestimento.

3.° *Tempo de conclusão.*— Restando por fazer apenas uma quarta parte do movimento de terras, cerca de doze mezes devem bastar para a sua conclusão. Todos os tunneis, com excepção de um no cume da serra, podem ser concluidos em 2 $^1/_2$ annos. O tunnel grande, que atravessa rocha mui dura, será de execução mais vagarosa; mas, concluida a perfuração, estará acabada a obra, porque exige pouco revestimento. Não se poderia affirmar com segurança, ainda marchando tudo bem, que essa obra se coucluirá em menos de cinco annos. Não póde haver duvida de que se poupará tempo formando um corpo de trabalhadores filhos do paiz e negros, que depressa se habilitam para esse trabalho efficaz, e serão sempre mais faceis de dirigir do que os mineiros importados da Europa ou dos Estados Unidos. Si comtudo surgir alguma difficuldade imprevista, o *major Ellison* tem estudado e marcado uma linha temporaria, que póde transpôr o terreno sobre o tunnel com a despeza de cerca de 25.000 libras esterlinas. Esta lembrança é bem digna de séria consideração da directoria.

Em conclusão, permitta-me dizer que o *major Ellison* e seu irmão tiveram a bondade de tratar-me com as maiores attenções e deram-me todas as informações que delles dependiam ; assim como expressar a satisfação que me causou encontrar dous cavalheiros cujos corações se acham tão identificados com as obras que dirigem. Deve ser satisfactorio para a directoria o conhecimento de que trabalhos de tanta magnitude,

envolvendo tão pesada responsabilidade, estão nas mãos de engenheiros tão habeis e tão experientes.

Tenho a honra de ser, etc.—*James Brunlees.*»

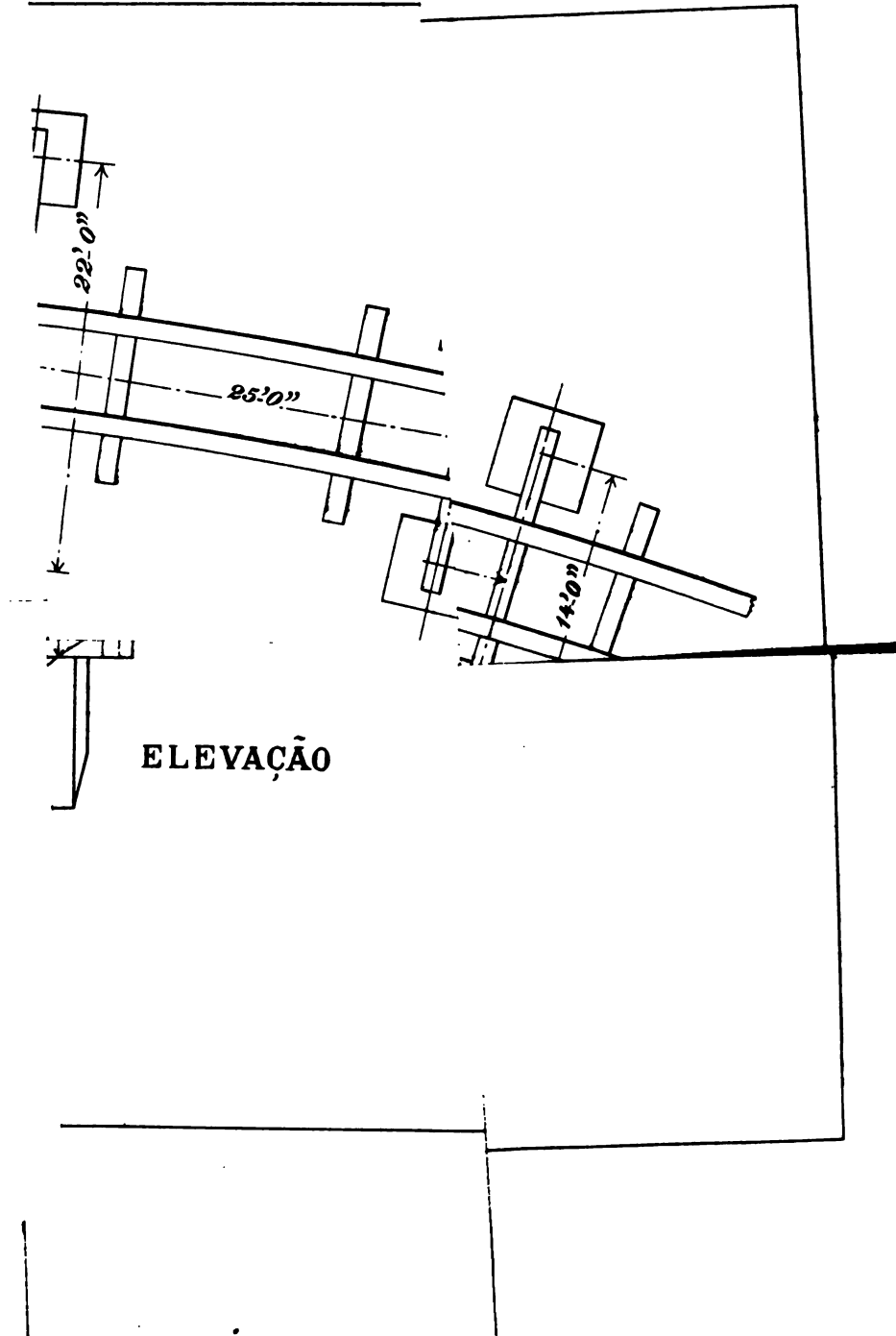
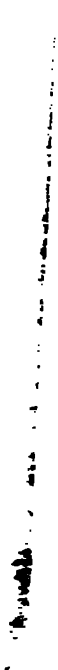
Quando em 1857 foi lembrada a idéa de uma *linha temporaria* de Belém em diante, os engenheiros da companhia opinaram que tal linha devia abranger unicamente o espaço comprehendido pelo *tunnel grande*, cuja conclusão poderia exigir mais tempo do que se calculára, como fôra prevenido no relatorio de 23 de janeiro de 1858.

Neste anno, fizerão os engenheiros serios estudos para a realização da idéa e apresentaram os planos e perfis de uma linha de rampas fortes, pelas quaes pudessem as locomotivas subir a serra com pequenas velocidades e cargas moderadas, descer do lado opposto, ligando o primeiro trecho com o que fosse construido além do grande tunnel e orçaram a sua construcção em 240:000$000.

Depois da opinião do Sr. Brunlees, o governo, a requerimento da directoria, concedeu pelo decreto n. 2915 de 23 de abril de 1862, autorisação para a construcção dessa linha, desde *Joaquim do Alto* até o *Brandão*. Mais tarde, o governo, por aviso n. 75 de 21 de março de 1864, mandou lançar á conta do capital garantido as despezas effectuadas em sua construcção.

A *linha provisoria*, construcção ousada para aquelles tempos, tinha uma extensão de 5 kilometros em curvas de 76^m.03 de raio ou 15° 7', havendo tres curvas de 70^m.04 (16°-25'), sendo uma destas n'um viaducto.

IA PROVISORIA

AL.

A differença de nivel entre o ponto de partida, na bocca do tunnel, e o cume da serra era de mais de 100 metros.

A linha, na sua maior parte, tinha a declividade de $0^{m}.055$ por metro, cerca de 3 kilometros em rampa e 2 em contrarampa para as aguas vertentes do Parahyba.

Transpondo a serra por cima do tunnel grande, a *linha provisoria* estabeleceu a ligação da estação do *Rodeio* com a de *Mendes*, adoptando-se locomotivas especialmente para ella projectadas e construidas na America do Norte, pela fabrica Baldwin.

A linha funccionou durante 16 mezes, transportando nesse lapso de tempo 62.318 viajantes e 47.007 toneladas metricas de mercadorias, [1] fazendo-se o serviço do trafego com as 3 locomotivas especialmente construidas para esse fim. Isso se executou sem ter havido nenhum desastre, nem mesmo pequenos accidentes, o que constitue facto digno de nota, attentas as suas condições especiaes e ao caracter provisorio das obras, entre as quaes salientava-se um arrojado viaducto de altura notavel, construido todo de madeira sobre cavalletes tambem de madeira, apoiados uns sobre alicerces de alvenaria, outros sobre rocha viva e em curva de 16^{o}-25, ou 70^{m}-04 de raio. Esse viaducto tinha $57^{m}.75$ de comprimento e altura maxima de $23^{m}.10$.

A construcção dessa *linha provisoria* foi encetada em novembro de 1862 e aberta ao trafego em 7 de agosto de 1864.

(1) *Bitola dos caminhos de ferro* por C. B. Ottoni ; folheto de 36 pags. impresso em 1873 na typ. da *Reforma*, á rua do Ouvidor, n. 148.

O seu custo definitivo elevou-se a 282:160$205, fóra despezas com engenheiros.

« A tracção violenta, em condições tão excepcionaes, causava com razão ao publico as mais vivas apprehensões; pessoas ha que nunca se resolveram a fazer a viagem pela *via provisoria*. A administração da empresa comprehendeu toda a extensão de sua responsabilidade e não despresou cautela alguma em protecção das pessoas e dos interesses que lhe eram confiados.

A velocidade, que podia exceder a 12 kilometros, por serem em geral leves os trens de viajantes, nunca passou de sete kilometros.

Os machinistas eram os mais habeis, os mais prudentes e os de maior confiança; os feitores, o pessoal da conservação da linha eram igualmente escolhidos e a vigilancia quer sobre o leito e trilhos, quer sobre o material rodante nunca se desmentiu.

A administração da estrada de ferro (a que presidiu ao trabalho da *via provisoria*) recebeu um grande premio de seus desvelos: foi a satisfação de terminar aquelle serviço sem o minimo accidente que prejudicasse uma vida, uma pessoa ou a propriedade de qualquer. [1] »

Autorisando a construcção da *via provisoria*, que não entrava nos orçamentos da empresa e para amortizar o capital, o governo decretou, por proposta da directoria, que as mercadorias por ella transportadas pagassem uma taxa addicional equivalente á tarifa ordinaria, do Rodeio em diante.

Não resistimos ao desejo de passar para estas paginas o que, a proposito das locomotivas empregadas nessa linha, disse *M. Couche*, n'um dos seus importantes trabalhos. [2]

(1) Conelheiro M. C. Galvão — Obr. cit.

(2) *Voie, Matériel Roulant et Exploitation technique, etc.*

« Le service a eté fait régulièrement par des machines de *Baldwin*, les unes á six roues accouplées, avec train *Bissel* à quatre roues, les autres á huit roues accouplées, ayant seulement un jeu longitudinal aux deux premiers essieux.

Celles-ci, à roues de $1^m.09$, á base d'appui de 5 mètres, à cylindres de $0^m.482$ de diamètre et $0^m.508$ de course, pesaient garnies 28 tonnes 1/2 ; d'après le traité, elles devaient remorquer 80 tonnes, á 12k8; mais en realité la vitesse n'excédait guère la moitié sur les plus fortes rampes.

L'effort de traction suppose une adhérence singulièrement favorable, 1/4 environ.

Cet effort mesuré sur les pistons, c'est à dire, augmenté de la résistance des organes de la machine, atteint 7000 kilog. environ. La pression moyenne effective sur le pistons:

$p = \frac{t\,D}{d^2\,l}$ est donc, en faisant

$t = 7000$ kilog., $D = 1^m.09$,

$d = 0^m.482$ e $l = 0^m.508$:

$p = 64.600$ kilog. par mètre quarré ou 6k, 46 par centimètre quarré, ce qui suppose une pression d'une dizaine d'atmosphères dans la chaudière.

Les courbes les plus roides, de 70 métres de rayon, ne coincident probablement avec les plus fortes inclinaisons.

Si cette coincidence avait eu lieu, les machines n'auraient pu, sans doute, effectuer le travail indiqué.

On ne manque jamais d'adhérence, même en hiver: mais, là aussi, on recourt au sable.

Sur cette ligne, comme sur celle de *Santiago* à *Valparaiso* et sur d'autres, on atténue la résistance due aux courbes en lançant de petits jets d'eau sur les faces latérales et interieures du rail: ce qui diminue le grippement des boudins.

Ainsi qu'on l'a ou au sujet de l'adhérence, il faut que le rail soit seulement humide, et non mouillé, car alors on ne gagnerait rien. Au reste, même en projectant un excès d'eau, une surface verticale n'en retient que ce qu'il faut pour la maintenir lubrifiée.

Cet emploi de l'eau se conçoit mieux que celui de l'huile qu'il semble difficile d'appliquer aux boudins sans que l'adhérence en souffre. »

Transcrevemos ainda o que, sobre os trabalhos da estrada, disse em 1887 o Sr. conselheiro Ottoni: (1)

. . . .

« Um comprimento, que não devo acceitar é o que me attribue a *direcção technica* dos estudos e construcção da *Estrada de Ferro D. Pedro II.*

E' certo que me coube a maxima parte na administração da companhia nacional que construiu a 2ª secção e a 3ª até *Entre Rios:* a 1ª fôra adjudicada, em globo, em contracto celebrado anteriormente em *Londres* por agentes do governo imperial.

E' tambem verdade que a 2ª secção, a que transpõe os terrenos altamente accidentados a Leste e a Oeste da *Serra do Mar*, no seu genero de trabalho, póde ser reputada um modelo.

O Sr. Dr. Passos, quando era director daquella via ferrea, disse um dia em palestra, em que eu tomava parte (peço venia a S. S. para citar as suas palavras): *Raros são os kilometros desta estrada que eu não tenha percorrido a pé, observando a topographia: áquem e além da Serra tenho reconhecido alterações possiveis, que melhorariam o traçado; na 2ª secção nunca vi um metro de linha que se pudesse mudar com vantagem para a direita ou para a esquerda.*

O Sr. Law, engenheiro do dique da Ilha das Cobras, percorrendo a estrada em construcção, proferiu este juizo: *O modo como estão desviadas do leito e encaminhadas as aguas pluviaes e nativas bastaria para fundar a reputação de um engenheiro.*

A direcção technica de tal obra é uma grande honra, cuja adjudicação não poderia eu acceitar sem visivel immodestia. Tivera as habilitações necessarias para o commettimento, e não teria desculpa de haver mandado contractar engenheiros em paiz estrangeiro; sendo certo que os tinhamos muito melhor preparados no ponto de vista technico, do que o presidente escolhido pelo governo imperial para a

(1) *Revista das Estradas de Ferro* — já citada.

companhia, a quem adjudicou a empresa. Ahi estava o marechal Bellegarde, professor da Escola e com algum exercicio da profissão; Miguel de Frias, que dirigiu com lustre por não poucos annos as obras publicas da côrte; Manoel Galvão, proficiente auxiliar technico de varios ministros da Agricultura, e alguns outros. Entretanto é innegavel que naquella época, em falta absoluta de escolas practicas de caminhos de ferro, ninguem tinhamos com o tirocinio necessario para lhe ser confiado o melindroso problema da nossa 2ª secção. Entre todos era eu um dos mais inexperientes.

O visconde de Inhomerim, que não era engenheiro, mas intelligencia e illustração como poucas, foi o primeiro que me aconselhou: *mande contractar nos Estados Unidos engenheiros que tenham practica das linhas de fortes rampas na direcção do Oeste*.

Não faltou na occasião quem contrariasse aquelle conselho, mas a ultima palavra a respeito me foi dada por quem era então o primeiro dos nossos engenheiros, o meu mestre e amigo marechal Bellegarde.

O que mais tenho estudado, disse-me, *em toda a minha vida, tem sido vias de communicação; entretanto não poderia, sem immodestia, acceitar o cargo de engenheiro chefe da estrada de ferro projectada*.

Tivemos a felicidade de nos virem da America do Norte profissionaes habeis e muito energicos no trabalho. O chefe, que serviu por breve tempo pouco fazia por si, porque era invalido por molestias. Ao seu 1º ajudante e depois successor, major Andrew Ellison, hoje fallecido, coube desde o principio a direcção technica dos estudos e da construcção. Succedeu-lhe seu irmão o Sr. William Ellison, que tambem prestou á empresa optimos serviços.

Eram os irmãos Ellison dous habilissimos engenheiros, primando Andrew na especialidade dos estudos e planos, William nos pormenores da construcção.

As honras technicas da estrada de ferro pertencem a elles e a seus auxiliares, uns estrangeiros, outros nacionaes, que alli foram procurar o que lhes

faltava — tirocinio e practica. Desse nucleo sahiram os primeiros da lista, que hoje temos, de profissionaes aptos para planejar e executar trabalhos analogos.

Sejamos justos: *suum cuique*. »

O coronel Garnett, que foi o *primeiro engenheiro chefe* da estrada, incompatibilisou-se com o presidente da companhia e com os irmãos Ellison, por causa do systema a adoptar na subida da Serra do Mar. Opinou e insistiu pela adopção de planos inclinados, sustentando aquelles outros o systema commum, que afinal foi definitivamente adoptado, sendo então confiada a direcção technica da 2ª secção aos irmãos Ellison, um como engenheiro chefe e outro como 1° ajudante.

Trabalharam ahi muitos engenheiros americanos, entre os quaes sobresahia no serviço do campo John Whitaker, tendo sido admittidos alguns brasileiros, entre os quaes citaremos Morsing, João Gomes do Val, Herculano Penna, Pereira Passos e Oliveira Bulhões.

Sobre o mesmo assumpto disse o Sr. Dr. F. P. Passos: ([1])

« A construcção desta secção da *Estrada de Ferro D. Pedro II* constitue motivo de justo orgulho para o nosso paiz: com effeito a serra coberta de mattos virgens, as encostas abruptas, os valles transversaes profundissimos, o desenvolvimento difficil e a differença de nivel de 427 metros entre *Belém* e o ponto culminante da linha, no alto da serra, foram sérias difficuldades que puzeram á prova o genio emprehendedor dos noveis industriaes. A' tenacidade de toda a directoria e sobretudo á convicção profunda, que tinha o seu digno presidente, da exequibilidade do projecto, deve o Brasil essa parte admiravel de sua principal estrada de ferro, cuja

([1]) *As estradas de ferro no Brasil* já, cit.

construcção, relativamente rapida e não muito dispendiosa, teve, além de todas as vantagens inherentes a taes empresas, uma que não se percebeu facilmente na occasião, mas cujos effeitos beneficos prepararam o nosso futuro : foi provar praticamente a nossa aptidão para os mais estupendos commettimentos. »

Basta o enorme volume de terras excavado nos 41 kilometros da 2ª secção (excluidos os 5 kilometros de tunneis) para se fazer idéa dos afanosos trabalhos e grandes difficuldades na preparação do leito desse trecho, cujo movimento de terras foi :

Terra . . . 2.231.327 metros cubicos ou 54 por metro corrente.
Pedra solta. . 361.380 metros cubicos ou 9 por metro corrente.
Pedreira . . 273.348 metros cubicos ou 7 por metro corrente.
Total . . . 2.866.055 metros cubicos ou 70 por metro corrente.

Para impedir o escorregamento dos aterros construidos nas grotas dessa secção, facto esse que se deu frequentemente na época das grandes chuvas durante os primeiros annos de seu trafego, mandou-se construir, em diversos desses aterros, estacadas formadas com trilhos *Barlow* de $7^m,30$ de comprimento, fincados verticalmente e distante dos trilhos da linha de $1^m,20$ a $1^m,50$ de ambos os lados. Eram ligados por travessões de trilhos *Vignolle* usados e nelles cravados a um metro abaixo dos trilhos da linha, formando tapume pelo lado interior das estacas verticaes, de modo a estabelecer caixão. Essa applicação deu as melhores provas de resultados

excellentes; pois que jámais abateram ou escorregaram taes aterros. Estas estacadas foram, em numero de 24, applicadas em diversos aterros entre os kilometros 68 e 84, medindo o seu desenvolvimento no sentido longitudinal a extensão de 998^{m},80.

Encobertos, occultos aos olhos dos viajantes, acham-se os muros e paredões nos rios, nas bases dos aterros, etc.

No quadro seguinte apresentamos todo esse enorme trabalho de consolidação, que bem merece ser conhecido.

MUROS E PAREDÕES DE SUSTENTAÇÃO DE ATERROS E CÓRTES, REVESTIMENTOS, ETC.

NUMEROS DE ORDEM	DESIGNAÇÕES	POSIÇÕES KILOMETRICAS	DIMENSÕES				VOLUMES	ALVENARIAS EMPREGADAS
			COMPRIMENTOS	ALTURAS	ESPESSURAS			
					Base	Superior		
		k.	m	m	m	m	m3	
1	Muro na base do aterro	67.990	24.80	5.60	2.50	1.30	263.872	De pedra secca.
2	Paredão em córte	68.868	7.90	6,00	1.50	0.80	54.520	» tijolo com argamassa.
3	Muro na base do aterro	69.190	28.00	5.40	2.50	1.20	279.720	» pedra secca.
4	» » » »	69.430	18,30	3.00	1.50	1.00	68.625	» » »
5	» » » »	69.906	25.30	4.50	2.00	1.60	204.930	» » »
6	Paredão em córte	70.023	12.70	3.50	1.30	0.80	46.672	Ord. com argamassa.
7	» » »	70.034	2.60	4.00	1.20	0.80	10.400	» » »
8	» » »	70.040	4.32	2.50	1.20	0.60	9.720	» » »
9	Muro na base do aterro	70.108	23.40	7.00	3.00	2.20	425.980	De pedra secca.
10	» » » »	70.148	20.00	4.50	2.00	1.50	157.000	» » »
11	» » » »	70.288	39.50	6.00	3.00	1.85	573.540	» » »
12	Contraforte em córte	70.305	12.70	6.00	1.40	0.80	83.820	Ord. com argamassa.

NUMEROS DE ORDEM	DESIGNAÇÕES	POSIÇÕES KILOMETRICAS	DIMENSÕES				VOLUMES	ALVENARIAS EMPREGADAS
			COMPRIMENTOS	ALTURAS	ESPESSURAS			
					Base	Superior		
		k.	m	m	m	m	m 3	
13	Contraforte em córte	70.316	2.00	2.50	1.00	0.60	4.000	Ord. com argamassa.
14	Revestimento em córte	71.266	15.05	2.60	1.20	0.80	39.130	» » »
15	» » »	71 972	32.51	10.20	2.00	1.50	497.403	» » »
16	» » »	72.283	27.40	9.80	2.00	1.00	402.780	» » »
17	Muro na base do aterro	72.344	42.00	5.00	2.50	1.80	519.400	De pedra secca.
18	Revestimento em córte	73.088	9.00	1.60	2.00	1.00	21.600	Ord. com argamassa.
19	Paredão na base do aterro	73.495	46.00	16.30	6.30	2.50	2299.120	» » »
20	Muro na base do aterro	73.495	61.00	6.61	3.00	2.00	1008.025	De pedra secca.
21	» » » »	73.495	35.00	4.50	2.50	1.80	338.625	» » »
22	» » » »	73.823	45.60	5.50	2.50	1.50	501.600	» » »
23	Revestimento em córte	74.350	15.00	12.50	2.50	0.80	207.375	» » » rejuntada.
24	» » »	74.640	11.50	9.00	1.20	0.80	103.500	» » » »
25	Muro na base do aterro	75.248	18.70	3.50	1.30	1.00	75.267	» » »
26	» » » »	75.248	18.70	3.50	1.30	1 00	75.267	» » »

27	Revestimento em córte	76.678	5.20	4.10	0.80	0.60	14.924	»	»	»	
28	Muro na base do aterro	77.000	18.60	7.15	3.00	2.10	339.124	»	»	»	
29	» » » »	77.123	29.30	6.45	3.00	1.90	487.513	»	»	»	
30	» » » »	77.299	17.00	4.10	2.50	1.80	149.855	»	»	»	
31	» » » »	77.926	33.50	6.15	3.80	3.00	700.485	»	»	»	
32	Revestimento em córte	78.458	11.50	7.50	0.80	0.50	56.062	»	»	»	
33	» » »	78.478	5.60	2.50	0.60	0.40	7.000	»	»	»	
34	Muro na base do aterro	78.602	9.80	4.50	2.00	1.50	77.175	»	»	»	
35	Revestimento em córte	78.842	3.80	4.00	0.60	0.40	7.600	»	»	»	
36	» » »	80.020	16.20	5.00	0.80	0.50	52.650	»	»	»	
37	Muro na base do aterro	80.127	15.00	4.00	2.00	1.30	99.000	»	»	»	
38	» » » »	82.700	22.00	6.40	3.50	1.80	372.320	»	»	»	
39	Revestimento em córte	83.239	5.00	8.70	1.00	0.60	34.800	»	»	»	
40	Muro na base do aterro	83.459	13.00	6.10	3.10	1.60	182.255	»	»	»	
41	» » » »	85.102	54.40	5.30	1.40	0.65	295.528	»	»	»	
42	» » » »	85.200	40.45	1.55	1.00	0.8	56.427	»	»	»	
43	» » » »	85.394	111.50	3.10	1.48	1.00	428.596	»	»	»	
44	Revestimento em córte	89.870	40.00	3.00	0.60	0.40	60.000	»	»	»	»
45	» » »	89.900	11.00	2.00	0.60	0.40	11.000	»	»	»	»
46	» » »	90.772	24.50	2.90	0.40	0.30	24.876	»	»	»	»
47	» » »	91.726	97.50	2.75	0.45	0.35	107.250	»	»	»	»

NUMEROS DE ORDEM	DESIGNAÇÕES	POSIÇÕES KILOMETRICAS	DIMENSÕES				VOLUMES	ALVENARIAS EMPREGADAS
			COMPRIMENTOS	ALTURAS	ESPESSURAS			
					Base	Superior		
		k.	m	m	m	m	m 3	
48	Muralha — Estribo	91.783	18.30	1.00	0.68	0.68	12.444	Ord. com argamassa.
49	Paredão no rio	91.950	62.30	4.30	1.50	1.20	361.651	» » »
50	» » »	92.517	32.90	4.20	1.10	0.80	131.280	» » »
51	Revestimento em côrte	97 556	4.50	6.80	0.60	0.40	15.300	De pedra secca rejuntada.
52	» » »	100.682	7.50	6.50	0.60	0.40	24.375	» » » »
53	» » »	100.765	10.60	6.80	0.40	0.30	25.228	» » »
54	Muro no rio	107.430	269.00	2.75	2.10	1.80	1442.512	» » »
55	» » »	108.000	70.00	3.40	1.80	1.55	397.460	» » »
	Total.		m 1658.93				m3 14.270.601	

A directoria da companhia foi incansavel: activava por todos os meios a conclusão do *tunnel grande*, que tantos embaraços soffreu com o volume d'agua constante na galeria, difficuldades, desastres nos poços e desanimo dos trabalhadores; tratava da construcção da 3ª secção (ramal de Minas); providenciava sobre a approvação dos estudos da 4ª secção (ramal de S. Paulo); attendia ao trafego e conservação da 1ª secção, já methodisando e mandando escripturar, para a fiscalisação, o serviço de bilhetes de viajantes, já estabelecendo regras severas sobre o recebimento e entrega das cargas para evitar a enormidade de reclamações por extravios, já melhorando a linha e o material rodante e já finalmente augmentando armazens, inaugurando estações e economisando o mais possivel, de modo a conseguir que os sacrificios do thesouro geral e provincial fossem durante algum tempo de 1.33 % em vez de 7 % garantidos.

Para dar idéa dos serviços do trafego basta dizer que dos 112.282 passageiros, que transitaram na estrada durante o 1º semestre de 1860, nenhum soffreu a mais leve contusão, nem se deu na linha o mais simples accidente.

Em fins de 1860 vieram os *primeiros carros americanos* para passageiros, em numero de cinco; foram experimentados até Belém com muito bom resultado, satisfazendo os interesses da companhia e do publico, que nelles encontrou melhor commodidade.

Em 16 de maio de 1861 abriu-se ao trafego a estação de S. Francisco Xavier.

Nesse mesmo anno de 1861 iniciou-se o

serviço especial de transportes de passageiros dos suburbios entre a estação do *Campo* e a de *Cascadura.*

O serviço comprehendia então as seguintes estações: Côrte, S. Christovão, S. Francisco Xavier, Engenho Novo e Cascadura.

Ainda nesse mesmo anno, o governo imperial mandou instituir severo exame sobre a marcha dos serviços da estrada, incumbindo dessa missão ao Sr. Dr. Buarque de Macedo, engenheiro fiscal da estrada de ferro de Pernambuco, que então se achava no Rio de Janeiro.

O resultado desse exame foi uma apreciação geral sobre os serviços, contendo as mais graves censuras a quasi todos os ramos da administração da estrada. Contestadas essas censuras pelo Dr. Viriato de Medeiros, que exercia ha mais de dous annos o cargo de engenheiro fiscal do governo, junto á E. de F. D. Pedro II, nomeou depois o governo uma commissão de inquerito, composta dos Srs. marechal Bellegarde e engenheiros Law e Neate para estudar novamente a questão e esclarecel-o a respeito. O relatorio da commissão tinha a data de 18 de novembro de 1861, foi publicado no *Jornal Official* do dia 30 de dezembro do mesmo anno e terminava assim:

CONCLUSÃO

« Do exame a que procedemos e da exposição que acabamos de fazer, se conclue que:

1.º A maior parte dos inconvenientes que apresenta e tem apresentado a 1ª secção do caminho de ferro de D. Pedro II, é devida ao seu estabele-

cimento primitivo e quasi inevitavel consequencia das condições em que foi contractado e construido.

2.º Julgou-se conveniente abrir o transito antes de se effectuarem algumas obras e reformas necessarias, as quaes depois houveram de ser feitas sem interrupção sensivel do trafego, pois que este logo que foi aberto se tornou indispensavel.

3.º Os trilhos actuaes *Barlow* devem ser conservados nos alinhamentos e nas curvas de grandes raios até seu completo uso. A substituição por outros mais apropriados deve ter logar: 1º nos cruzamentos, 2º nas curvas de pequenos raios.

4.º O trem rodante, que é sufficiente no estado actual do transito, deve acompanhar o seu movimento ascendente e ainda mais si se attender á conveniencia de reducção da tarifa.

Para sua melhor conservação se deve providenciar na construcção dos abrigos e desenvolvimento das officinas.

5.º A tarifa actual, calculada como vantajosa em relação aos antigos meios de transporte, não está ainda sufficientemente reduzida para trazer abundantemente ao mercado generos que não podiam vir por aquelles meios. Parece necessario entrar afoutamente neste caminho.

6.º Os sacrificios, que o governo geral e provincial têm feito para a garantia de juros, si não podem brevemente cessar, considerando toda a empresa, em vista do augmento do trafego, é de esperar que deixem de existir em poucos annos para a 1ª secção. A garantia attingirá certamente ao ponto de ser sobejamente compensada pela maior rapidez, multiplicidade e economia nos transportes, que devem indubitavelmente influir sobre a renda publica.

7.º A 1ª secção da estrada de ferro de D. Pedro II se acha em bom estado de transito, seguro e corrente ; e tanto na parte technica, como na administrativa, offerece as necessarias garantias ao publico e ao governo. Algumas irregularidades que têm havido, acham sua explicação nas considerações 1ª e 2ª.

O que deixamos dito não impede de redobrar de vigilancia e actividade para as evitar.

8.º Si a despeza do custeio tem sido consideravel, acha-se a explicação deste phenomeno nos fre-

quentes serviços de reformas de pontes, aterros, esgotos e outros; e parece que d'ora em diante deverá diminuir. Os serviços que podem perturbar o transito não devem ser feitos por empreitada.

9.º Convém que a companhia estude a questão de combustivel, procurando substituir o coke pelo carvão de pedra, muito mais barato e não inferior em poder calorifico, buscando remediar os inconvenientes de seu emprego.

10.º Convém que se resolva definitivamente o prolongamento da linha, na côrte, até ao littoral, que nos parece indispensavel para o maior desenvolvimento dos fins da empresa. A demora da solução traz grandes inconvenientes: a companhia carrega com um consideravel empate de capital pelos edificios desapropriados: crescem os valores dos predios a desapropriar e creão-se interesses no estado actual do transito.»

A construcção do ramal da Prainha foi estabelecida na clausula 3ª do contracto de 9 de fevereiro de 1855, celebrado entre Mr. Price e o conselheiro Sergio Teixeira de Macedo; rescindida, porém, mais tarde, a parte da construcção relativa a este ramal, o governo declarou, pelo decreto n. 2023 de 14 de novembro de 1857, que continuaria a subsistir, para todos os effeitos, a approvação dada á sua planta pelo aviso de 28 de dezembro de 1855.

Dependendo a sua construcção do augmento de capital garantido, a directoria da companhia submetteu, em 9 de março de 1860, a questão ao governo imperial que permaneceu silencioso, até que de novo a directoria, em officio de 31 de julho de 1861, representou sobre a necessidade de tomar-se uma decisão definitiva a respeito do ramal projectado. Assim mesmo, o governo gastou muito tempo em estudar a questão, que afinal foi re-

solvida pelo aviso de 30 de abril de 1862, que concluia do seguinte modo:

> « Em resposta, cabe-me declarar a V. S. que, não comportando as circumstancias actuaes do paiz e da companhia que semelhante ramal seja levado a effeito, á directoria fica livre dispôr das propriedades desapropriadas, como mais conveniente lhe parecer. »

Dessa fórma foi decidido pelo governo ficar, como estação inicial da estrada a construida no Campo d'Acclamação, não obstante o parecer da commissão de inquerito, que opinou pela construcção do ramal, como já o havia feito a *commissão especial*. (V. pags. 125, 148 nota e 178.)

Essa decisão não entorpeceu a iniciativa industrial; diversas propostas de particulares foram presentes ao governo, d'entre as quaes destacamos:

1.ª Do Sr. F. P. Jansen Lima e outros pretendendo dirigir o prolongamento para a praia da Saude' por meio de um tunnel aberto no morro do Livramento.

2.ª Dos Srs. engenheiros Bulhões e Passos, pretendendo prolongar a estrada de ferro até á praia da Gambôa, onde se obrigavam a construir grandes armazens para deposito e todas as facilidades para embarque e desembarque de mercadorias.

3.ª Do Sr. Feliciano José Henriques, pretendendo ligar a estação do Campo d'Acclamação aos pontos principaes da cidade onde já existiam depositos para as respectivas mercadorias.

4.ª Dos Srs. José Pereira Tavares e barão de Ivahy, requerendo um ramal da estrada de ferro, desde a estação de S. Christovão até ao cáes que tinham de construir, como concessionarios do privilegio da construcção de uma rua, desde o *cortume* até o Sacco do Alferes.

5.ª Dos Srs. Estevão Buck & Comp. e Dr. André Rebouças, propondo-se a construir dócas na Saude e Prainha, estabelecer um ramal da estrada de ferro

até o litoral e sujeitando previamente os planos ao governo.

6.ª Do Sr. Antonio Pinto Ferreira Morado, propondo-se prolongar a estrada de ferro desde a estação do Campo até ao becco do Consulado.

O director da estrada, commendador Marianno Procopio Ferreira Lage, tanto entendeu que a localidade da estação do Campo não satisfazia as necessidades do serviço, que celebrou em 22 de março de 1869, com os Srs. Lucien Castay e Dominique Baptiste Firmat, uma convenção, por dez annos, para facilitar o transporte de passageiros e mercadorias da cidade para a estrada e vice-versa.

Autorisada pelo citado aviso de 30 de abril de 1862, a directoria tratou logo de alienar as propriedades que, por desapropriações, tinha adquirido para aquelle fim e que lhe haviam custado 284:577$800 ; mas essa alienação, não se tendo effectuado, todos os predios foram postos á disposição do ministerio da Fazenda, quando o governo encampou a companhia.

Em fins de 1861 *começou-se a ensaiar* o carvão de pedra como combustivel, misturando-o com o coke, que era o unico empregado. Só no dominio do Estado é que, na estrada, se aboliu completamente o emprego deste.

No 2º semestre deste anno a directoria organisou o regulamento e tabellas de preço do telegr apho da estrada para o publico, que até então não gozava desse beneficio.

* * *

Na sessão d'assembléa geral de 30 de janeiro de 1863 a directoria da companhia, expondo com a maxima franqueza o seu estado financeiro, affirmou que o saldo existente de 1.640:024$152 em 31 de dezembro de 1862 seria totalmente absorvido pelas despezas do 1º semestre de 1863, pelo que se tornaria indispensavel uma nova chamada sobre as acções emittidas, ou uma nova emissão de acções. Como o governo era garantidor de juros, fiador e principal pagador do emprestimo e accionista por mais da metade da emissão, a directoria, nessa difficil emergencia, a elle se dirigiu, apresentando a seguinte proposta, acompanhada de um projecto de contracto:

« Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Rio de Janeiro, 26 de novembro de 1862.

Illm. e Exm. Sr. — Estando prestes a esgotar-se o capital realizado da companhia e sendo manifesta a impossibilidade presente de uma nova emissão nesta praça e bem assim a grande difficuldade de realizarem actualmente novas entradas as acções já emittidas, a directoria se julga no dever de propôr ao governo imperial um expediente, que, sem augmentar presentemente os onus a que está sujeito o thesouro e tendendo a auxilial-os notavelmente para o futuro, no emtanto concilia todas as difficuldades; e como corollario da nova situação lembrará a conveniencia de algumas alterações nos estatutos, e regulamentos da companhia. Para maior clareza, resume a directoria as medidas propostas no incluso projecto de contracto com o governo imperial, que abrange dous pensamentos distinctos.

1.º *A nova emissão* — Tem constado á directoria que alguns dos membros do tribunal julgam a divida do governo á companhia muito menor do que consta dos livros della, e, comquanto a directoria se creia no dever de reclamar, si em algum ponto a liquidação do thesouro lhe parecer menos justa, é entretanto fóra de duvida que alguma reducção soffrerá o saldo, porque

das differenças de cambio não tinha conhecimento a directoria, pelo que não podia escriptural-as. Esgotado o capital em poder do governo geral e do provincial, cumprirá fazer chamadas, e tem de concorrer, para antecipar esta necessidade, á conclusão dentro de quatro a seis mezes da empreitada de Roberts Harvey Comp., a quem se terá de entregar 600:000$ a 700:000$, de sua caução. A idéa de novas chamadas presentemente soffre grandes embaraços em nossa praça, cujos apuros são causa da depressão de todos os titulos; e por outra parte occorrem em Londres facilidades notaveis de levantar dinheiro, que aconselham o recurso áquella praça. A fórma, porém, da emissão é o que convém examinar. Não existem hoje as mesmas razões que aconselharam em 1858 o emprestimo de 12.666:666$ amortizado em favor da companhia; pelo que não póde ella pretender do thesouro favor identico: não é mesmo razoavel elevar a mais de $^1/_3$ do fundo social a quota obtida por emprestimo pela companhia.

A conclusão forçosa é que os fundos devem vir de Inglaterra, mas que a companhia os deve receber emittindo acções; e actualmente o unico meio de conseguil-o é fazer-se o Estado accionista. E' possivel que daqui a dous annos a abertura da 2ª secção, uma das estradas mais notaveis do mundo pelas difficuldades vencidas, e o grande progresso da 3ª, de mui barata construcção e vastos recursos commerciaes, venha a transmittir aos capitaes inglezes a confiança necessaria para se fazer accionista da empresa. Antes d'isso, porém, faltarão fundos, e é de manifesta vantagem dar impulso desde já ás construcções ainda não encetadas. A subscripção de acções pelo Estado no valor do terço, por emittir do fundo social, parece á directoria o melhor dos meios de tudo conciliar. Cumpre não esquecer que o primeiro emprestimo, depois de amortizado, se sommará ao valor das acções; que o governo é já senhor de 35.483 das 60.000 emittidas; e mais, que com a nova emissão por conta do Estado não despenderá este mais do que com a garantia de juros, se pertencerem os titulos a particulares; os 7 °/₀ cobrem os juros e a amortização, deixando ainda lucro. Isto posto, imaginando a empresa realisada mediante o emprego dos 38.000:000$ decretados, é facil confrontar os resultados em uma e outra hypo-

these, sendo o Estado accionista pela nova emissão, ou garantindo-a a accionistas privados. Na primeira hypothese possuirá o thesouro 102.149 acções, que representarão 80 % do seu numero total, 126.666; e na segunda, apenas as actuaes 35.483, isto é, 28 % do total.

Differença 52 %. Isto quer dizer que sem differença alguma em seus desembolsos póde o Estado ficar sendo proprietario de $^4/_5$ do valor total da estrada de ferro acabada, ou sómente de pouco mais de $^1/_4$, segundo prestar auxilio subscrevendo acções ou em fórma de garantias. Realisada a emissão, convirá encetar immediatamente a construcção da 4ª secção que não tem por substituto idoneo a navegação do Parahyba, porque essa navegação é muito limitada, e vasto é o alcance da 4ª secção. E sendo a empresa de maxima importancia para as provincias de Minas e S. Paulo, é razoavel que o governo geral arrecade os dous por cento de cada uma destas provincias, como arrecada os do Rio de Janeiro.

A assembléa provincial de Minas já deliberou nesse sentido. Taes são succintamente os motivos dos arts. 1 a 8 do incluso projecto, nos quaes a distribuição dos onus entre o poder geral e os provinciaes é mais equitativa do que o estylo actual, aliás opposto ao art. 56 dos estatutos.

2.º *Reforma de estatutos* — São relativos a este objecto os arts. 9 e 10, e têm por fim dar mais acção ao governo nas assembléas dos accionistas, mais ingerencia na administração da empresa, e evitar ou pelo menos attenuar os effeitos das transferencias temporarias de acções para o fim de influir nas votações no sentido de interesses individuaes. As ultimas discussões no Parlamento tornaram manifesto que versam ainda duvidas sobre a questão, se são applicaveis á todas as companhias anonymas, ou sómente ás de novo creadas, algumas prescripções julgadas uteis pela lei de 22 de agosto e regulamento de 19 de dezembro de 1860; sobre um destes pontos representou a directoria em data de 12 do corrente, pedindo a revogação em parte do aviso de 16 de dezembro de 1861. Estes interesses como os já mencionados, poderão ser conciliados mediante a reforma a que se refere a 10ª base, redigida com a latitude necessaria para uma bôa e util reforma. A directoria se an-

tecipa em representar ao governo imperial, porque se approxima o mez de janeiro, em que se reune a assembléa geral, e poderá deliberar sobre e objecto.

Deus Guarde a V. Ex. Illm. e Exm. Sr. conselheiro João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, ministro e secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. —(Assignados) *Christiano Benedicto Ottoni*, presidente. — *Joaquim Marques Baptista de Leão*, secretario. »

BASES PARA CONTRACTO COM O GOVERNO IMPERIAL

1.ª Para completar o fundo social da companhia, o governo subscreve com 13.333:200$ em 66.666 acções de 200$000.

2.ª A companhia, esgotados os fundos actualmente recolhidos, fará chamadas exclusivamente sobre estas acções até que realizado o computo de 130$ por cada uma, fiquem igualadas ás da primeira emissão; depois do que serão geraes as chamadas.

3.ª O governo poderá, em qualquer tempo, alienar as suas acções, no paiz ou fóra delle, comtanto que o preço da venda não seja inferior ao par da emissão.

4.ª O governo responde pelos 7 °/₀ de todo o capital e arrecada os 2 °/₀ de cada uma das provincias que contribuem.

5.ª Ficam approvados os planos da 4ª Secção, mas a sua execução, na parte que jaz em territorio de S. Paulo, fica dependente de ser votada pela assembléa provincial a garantia de 2 °/₀, como o fizeram as de Minas e Rio de Janeiro.

6.ª Contractada a construcção de qualquer porção da linha, fóra dos limites da provincia do Rio, a companhia fará chamadas especiaes para a parte pertencente a Minas ou a S. Paulo; e d'estes fundos sommados á despeza já feita com o traço pagarão as respectivas provincias 2 °/₀ sem deducção alguma, emquanto não fôr aberta ao transito a linha respectiva.

7.ª Aberta a linha, se consolidará o seu custo para vencimento da garantia.

8.ª Dous setimos do rendimento liquido, creditado ao governo, serão cedidos ás provincias que contribuem, em attenção das garantias respectivas: esses dous setimos serão entre ellas repartidos na proporção do capital que cada uma garantir.

9.ª A repartição de lucros do art. 23 do contracto terá logar logo que os dividendos excederem a 7 % e não 8 %, como rezava o contracto: a quota do governo se repartirá como no art. 8º.

10.ª A directoria, depois de ser autorisada pela assembléa geral de accionistas, entrará em ajustes com o governo imperial, para os fins mencionados nos artigos precedentes e para o de reformar os estatutos e o systema da gerencia da companhia no sentido de outorgar ás acções do Estado maior quota de influencia nas deliberações do governo, mais ingerencia na administração da empresa; e para se adoptarem na companhia os preceitos que lhe forem applicaveis, d'entre os que a legislação novissima tem imposto ás companhias de novo creadas e bem assim para conciliar, como melhor parecer, com as disposições que forem adoptadas a distribuição dos votos entre os accionistas.»

Achando-se em atraso, por parte do governo, o exame das contas, necessario á verificação dos saldos da garantia de juros, foi nomeada, em 1862, pelo ministerio das Obras Publicas, uma commissão que, examinando a escripturação e documentos relativos a 7 semestres, de 1 de julho de 1858 até 31 de dezembro de 1861, suscitou duvidas sobre diversas verbas de despezas, na importancia de 9:010$, que, depois de ouvida a directoria, foram dadas por justificadas e approvadas pelo governo. Outras verbas de despezas mais avultadas foram objecto de divergencia entre a directoria e o engenheiro fiscal, que as impugnou sob o fundamento de que a importancia de um roubo na estação de Belém e as das reconstrucções das obras que se arruinaram, por de-

feituosas, na 1ª Secção, deveriam sahir do fundo de reserva da companhia ; sustentando, além d'isso que o $^1/_{10}$ % para o fundo de reserva deveria calcular-se só e exclusivamente sobre o capital das acções e de modo algum tambem sobre o do emprestimo. Esta questão foi levada ao conselho de Estado, que sobre ella deu a Resolução de consulta de 5 de abril de 1862, contra a qual a directoria reclamou logo em nome da companhia, resolvendo requerer ao governo a revogação d'essa Resolução e applicar, no caso do indeferimento, o recurso do art. 54 do contracto, que assim se exprimia :

> « Si alguma discordancia houver entre o governo e a companhia a respeito de seus direitos e deveres e seus respectivos interesses, a questão será decidida por tres arbitros, etc.»

A respeito, disse a directoria em seu relatorio :

> « A presente divergencia é do maior alcance, porque a Resolução de consulta, se prevalecer, absorverá todo o fundo de reserva da companhia que talvez nem será bastante. »

* * *

A directoria da companhia, tendo em vista o assentamento de trilhos em uma grande extensão, logo que fosse aberta ao trafego a linha até á Barra, providenciou para se executar a preparação do leito d'aquelle ponto em diante, e, como não queria empatar capital antes de tempo, dirigiu-se por carta ao engenheiro inglez *Fairbairn*

para saber com quanta antecedencia se deveria formular a encommenda de trilhos para a 3ª secção. A resposta não se fez esperar: n'ella se aconselhava a encommenda, em fevereiro de 1863, contando-se com o assentamento em começo de 1864. Esta resposta chegou ás mãos da directoria justamente na occasião em que a nossa patria se achava sob a pressão da violação de seu territorio, das offensas materiaes a seu commercio e dos mais graves desacatos á soberania nacional, contidos nas expressões altivas e humilhantes do representante de S. M. a Rainha Victoria.

Sobre essa questão (anglo-brasileira) denominada questão *Christie*, extrahimos a seguinte noticia:

« Não tendo sido attendida pelo governo do Brasil a reclamação que os subditos britannicos faziam por prejuizos soffridos com os restos ou *salvados* do naufragio da barca ingleza *Prince of Walles* nas costas do Albardão em junho de 1861, julgou o ministro inglez n'esta Côrte, *William Douglas Christie*, dever aproveitar-se da circumstancia de uma questão de tres officiaes da fragata *Forte* com uma sentinella da guarda da Tijuca para exigir, tanto a indemnisação pecuniaria, como uma satisfação ao que considerava *desacato* a officiaes de S. M. Britannica, em junho de 1862. Esses officiaes á paisana, sem distinctivo algum militar e muito menos de officiaes, em um passeio *alegre* á Tijuca, tinham-se esquecido inteiramente dos seus deveres e desacataram uma sentinella do corpo da guarda: por tal motivo foram presos.

Em que logar da Inglaterra procederiam por tal fórma esses officiaes da fragata *Forte* sem serem presos? Como se haveria uma sentinella ingleza, desacatada por brasileiros, trajando á paisana, sem ou com distinctivos de officiaes? Deixariam as sentinellas inglezas de prender quaesquer desordeiros e vestidos á paisana que os atacassem?

Recusando o governo brasileiro as satisfações e indemnisações exigidas pelo ministro Christie, recorreu este á *logica dos canhões* do almirante Warren, que foi capturando algumas embarcações brasileiras mercantes, proximo á entrada da barra do Rio de Janeiro. Paga, sob protesto, a indemnisação exigida por Christie e apoiada pela preponderante argumentação dos navios de guerra inglezes, foi a questão dos officiaes da *Forte* sujeita ao arbitramento de S. M. o Rei da Belgica, que, em seu laudo justo e imparcial de 18 de junho de 1863 deu toda a razão ao Brasil.

Rôtas as nossas relações com a Inglaterra, só foram reatadas em meiados de 1865, pela officiosa mediação do Rei de Portugal.

Os tres officiaes da fragata *Forte* eram : o capellão Jorge Cleurenger, o tenente Eliot Pringle e o guarda-marinha Geoffrey Hornby.

O alferes commandante do destacamento na Tijuca chamava-se Braz Cupertino do Amaral, a sentinella o soldado policial Manoel Luiz Teixeira, — o chefe de policia da Côrte Dr. Agostinho Luiz da Gama — o ministro da justiça conselheiro João Luiz Vieira Cansanção de Sinimbú— o ministro de estrangeiros marquez de Abrantes.

Houve tambem nessa questão um austriaco Rodolpho Müller, que servio de interprete (mas em allemão) entre os tres officiaes da *Forte* e o alferes commandante do destacamento da Tijuca e que depôz muito contra os tres officiaes dizendo que estavam embriagados.

O facto passou-se ás 7 horas da noite de 17 de junho de 1862.

As exigencias de Christie eram : — 1º demissão do alferes commandante do destacamento, —2º castigo adequado á sentinella, — 3º satisfação dada pelo governo brasileiro pelo ultrage feito a officiaes da marinha britannica, — 4º que o chefe de policia da Côrte e o official que recebeu os officiaes inglezes na estação policial fossem publicamente censurados.

— Essas exigencias tinham sido textualmente feitas por lord John Russell, ministro de estrangeiros de Inglaterra e suggeridas a Christie por officio de 8 de outubro de 1862.

A reclamação do dono da barca *Prince of Walles* era de 6525 libras esterlinas ; mas o governo inglez

(lord Russell) exigiu sómente 3200, que lhe foram pagas — sob protesto — pelo ministro brasileiro em Londres, Carvalho Moreira. O Brasil, por intermedio do mesmo ministro Carvalho Moreira, exigiu do governo inglez satisfação pela violação da soberania territorial do Imperio, na acção das represalias executadas pelo contra-almirante Richard Laird Warren e exigiu tambem que o governo inglez, por decisão arbitral, pagasse as reclamações dos damnos causados pela apprehensão das prezas. Com a recusa do governo inglez, nosso ministro Carvalho Moreira exigiu os seus passaportes, que lhe foram dados por lord Russell em 23 de maio de 1863.

Os navios brasileiros aprezados pelo navio de guerra inglez *Stromboli*, foram : o hiate *31 de março*, avaliado com o carregamento em £ 700 — o patacho *Chaves* I em £ 2400, — as sumacas *Aurea* em £ 800 e *N. Sra. do Carmo* em £ 450, e finalmente o vapor *Parahyba* em £ 8000.

As prezas foram effectuadas entre 31 de dezembro de 1862 e 4 de janeiro de 1863. »

A proposito dessa questão, a companhia consignou, em seu relatorio, o seguinte :

« A directoria da estrada de ferro, indignada, como todos os cidadãos brasileiros, contra tão deploraveis abusos da força, crendo, como todos, que está em primeiro logar salvar a honra nacional e que dada a continuação das hostilidades, sobrão meios ao Brasil de fazer *guerra á industria ingleza*, resolveu contribuir com o seu pequeno contingente para o protesto da nacionalidade offendida, e por este motivo suspendeu todas as encommendas para a Inglaterra e cuida de estudar as producções similares de outros paizes, especialmente da Belgica e dos Estados Unidos da America, tendo por *desideratum*, para o caso de não se restabelecerem entre os dous governos relações amigaveis e reciprocamente respeitosas, a completa exclusão de toda a materia prima, de todo o artefacto britannico na construcção e custeio da estrada de ferro. »

* * *

O governo, nada havendo resolvido sobre a proposta de 26 de novembro de 1862 e o saldo da companhia, em 30 de junho de 1863, sendo de Rs. 232:084$950, a directoria, em assembléa geral de 25 de julho de 1863 considerou esgotados os fundos recolhidos e opinou por novas chamadas ou alargamento da emissão, medidas necessarias á continuação das obras.

Estudando a proposta da directoria, as secções reunidas do imperio e fazenda do conselho de Estado apresentaram tres soluções, sustentadas cada uma por dous votos: 1ª adopção do expediente proposto, 2ª adiamento da questão e 3ª dissolução da companhia, trocando o Estado por apolices de 6 % as acções emittidas.

Esta consulta não foi resolvida.

Por outro lado a commissão de contas, estudando a proposta, aventou a idéa da organisação de uma companhia estrangeira como meio de importar capitaes. Urgindo uma solução á crise, que cada vez mais se avolumava, a directoria se dirigiu ao poder legislativo pedindo fosse votada uma autorisação ao governo para a reforma que melhor parecesse. Infelizmente veio a dissolução das camaras interromper todo o trabalho; então a directoria foi obrigada a recorrer á chamada de fundos, pedindo nessa occasião ao governo que concedesse o troco por apolices, ao par, aos accionistas que o preferissem.

Fizeram-se duas chamadas de 5 % ou 10$000 por acção, não tendo sido concluida a 2ª até 31 de dezembro de 1863, quando o saldo da companhia baixou a 3:760$002. Até essa data

as duas chamadas produziram 1.195:280$000 que com o saldo de 30 de junho elevou o fundo disponivel a 1.427:364$950; mas as despezas chegando á somma de 1.423:604$948 fizeram baixar o saldo á quantia acima considerada.

Para maior esclarecimento da questão, transcrevemos em seguida a representação da directoria, acompanhada das observações sobre a consulta.

« Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Rio de Janeiro, 30 de maio de 1863.

Illm. e Exm. Sr.— Tendo as folhas publicas dado á estampa os pareceres das secções reunidas do imperio e fazenda do conselho de Estado, mandados consultar pelo governo imperial sobre a materia do officio desta directoria, datado de 26 de novembro do anno findo, e inferindo-se desta publicação e dos termos do officio em que foram aquelles documentos remettidos á camara dos Srs. deputados que o governo imperial nada resolverá sinão depois de votada a autorisação legislativa, a directoria julga cumprir um dever, submettendo á illustrada consideração de V. Ex. as inclusas observações relativas aos mencionados pareceres, e requerendo, como requer, que V. Ex. se digne mandar annexal-as aos papeis respectivos para serem ponderadas quando porventura se houver de adoptar uma resolução definitiva, e não menos em quaesquer estudos administrativos porventura instituidos antes dessa epoca.

A directoria sente-se na obrigação, que saberá desempenhar, não sómente de acceitar para base de ajustes aquelle principio, que ao governo imperial parecer preferivel, sem reserva alguma, como resolveu a assembléa geral dos accionistas, mas ainda, de não contrariar o voto de preferencia, que a mesma assembléa pronunciou pela cessão da empresa a uma companhia estrangeira que levante capitaes para desenvolvel-a em escala maior do que a presente. Mas, versando os pareceres do conselho de Estado unicamente sobre a confrontação do expediente proposto pela directoria com a encampação do contracto

da companhia, as observações inclusas tendem a mostrar que a preferencia dada ao segundo expediente pelos Srs. conselheiros Manoel Felizardo de Souza e Mello e visconde de Jequitinhonha não se funda em razões plausiveis, e que a resolução de consulta como parece aos Srs. conselheiros Souza Franco e Sapucahy, melhor concilia todos os interesses. O governo imperial, comtudo, resolverá o melhor. Deus Guarde a V. Ex. Illm. e Exm. Sr. conselheiro Pedro d'Alcantara Bellegarde, ministro e secretario de Estado dos negocios da agricultura, commercio e obras publicas. — (Assignados) *C. B. Ottoni*, presidente. — *D. T. d'Azevedo Paiva*, secretario.»

Observações ácerca da consulta não resolvida das secções do imperio e fazenda do conselho de Estado, relativa ao officio da directoria da E. de F. de D. Pedro II de 26 de novembro de 1862.

Os Srs. conselheiros Manoel Felizardo de Souza e Mello e visconde de Jequitinhonha, sustentando a conveniencia da encampação do contracto, baseam o seu primeiro argumento em uma apreciação menos bem pensada do estado financeiro da companhia.

Querem SS. Excellencias que o Estado tome conta da empresa, porque já lhe pertence a quasi totalidade do capital emittido; e para o provar assim classificam a emissão:

Dinheiro do thesouro, valor de 35.483 acções.	7.096:600$000
Dinheiro do thesouro, emprestimo de Londres	12.666:666$000
	19.763:266$000
Dinheiro de particulares . . .	4.903:400$000
Total.	24.666:666$000

Mas esta apreciação é inexacta no que toca ao emprestimo de Londres, cujo producto não é dinheiro do thesouro, mas da companhia que, si emittisse igual quantia em acções, receberia do Estado contribuição exactamente igual ao que se despende com a dotação do emprestimo, 7 % do valor real. Por lealdade para com o governo, a directoria tem procedido como si em poder do mesmo governo existissem *em deposito* acções correspondentes ao valor do emprestimo, mas nem por isso se póde dizer que este lhe pertence contra a lettra expressa do contracto de 12

de fevereiro de 1858. Si tal se pudesse concluir do facto de despender o thesouro 7 °/o dos 12.666:666$, com igual fundamento poderia o Estado reclamar o valor das acções possuidas por particulares, pois dellas igualmente paga 7 °/o.

A verdade é que o thesouro assegurou á companhia 7 °/o dos capitaes que levantasse ; e que estando emittido uma parte em acções, outra parte foi realizada por emprestimo, pelo intermedio do governo, sendo facilitada uma e outra operação pela mesma vantagem dos 7 °/o garantidos. Pelo que a verdadeira classificação da emissão é a seguinte :

Do thesouro, 35.483 acções a 200$.	7.096:600$	
Do thesouro, quota correspondente do emprestimo. . . .	7.490:855$	14.587:455$000
De particulares, 24.517 acções a 200$000. . .	4.903:400$	
Quota proporcional do emprestimo.	5.175:811$	10.079:211$000
Total		24.666:666$000

sujeitas a 1ª e a 3ª parcellas á obrigação das chamadas que faltam, 70$ por acção.

O Estado destinou, para animação dos fundos levantados para a estrada de ferro, uma contribuição annual, que, sommada á sua renda liquida, prefaça 7 °/o do capital, e é com este recurso que a companhia paga tanto o dividendo das acções, como a dotação do emprestimo, que nem é mais oneroso ao Estado do que as acções, nem menos do que ellas propriedade da companhia.

E' na qualidade de accionista que cabem ao governo os 14.587:455$, pois o emprestimo, embora fosse simplesmente doado á empresa como dizem em outra parte os Srs. conselheiros Mello e Souza e Jequitinhonha, *ipso facto* deixou de ser propriedade do Estado.

O segundo argumento dos dous Srs. conselheiros que opinam pela encampação, resume-se no seguinte :

— As estradas de ferro devem ser construidas pelos cofres do Estado e custeadas sob a intervenção do

governo. O unico fim da adjudicação á companhia é facilitar o levantamento de capitaes. E já que este fim não póde ser preenchido pela companhia de D. Pedro II deve esta ser dissolvida. —

Estes principios, seja licito dizel-o, não são absolutos, nem isentos de objecções.

Não é de rigor que as estradas de ferro sejam construidas pelo Estado ; pois quasi todos os paizes as entregam ás companhias e alguns Estados da União Americana a ellas tem vendido as linhas que construiram.

Não é o levantamento de capitaes o unico fim da adjudicação. E' tambem a economia da construcção, para que é mais apto o interesse privado, do que a gestão da fortuna publica.

E' mais a multiplicação das escolas practicas da especialidade, vantagem ainda maior nos paizes novos, que absolutamente carecem de taes habilitações.

E' ainda a melhor gerencia do serviço dos transportes, para que são improprios os governos, que nunca devem ser empresarios nem industrialistas.

E' finalmente o gozo das vantagens civilisadoras do espirito de associação, que todos os governos illustrados animam e procuram desenvolver.

Si, pois, a companhia da estrada de ferro de D. Pedro II não póde, pela força das cousas, preencher *sómente um* destes fins, é illogico concluir que não poderá realizar os outros, prestando-lhe o Estado o que lhe falta, o credito para importar capitaes, e concorrendo com estes, em certa proporção, os fornecidos pelos socios da empresa.

Allegam tambem os Srs. conselheiros, que o Estado, comprando a empresa, sem despender mais do que com a garantia de juros, ficará senhor da importante propriedade da estrada de ferro. O facto não soffre duvida, si o que se tem em vista é sómente attenuar os sacrificios do Thesouro, a encampação deve ser resolvida ; mas, si convem olhar para o futuro, si convem não desesperar de ver companhias nacionaes construindo caminhos de ferro pelo interior do Brasil, o que a politica aconselha é que o Estado não escassêe os favores que já tinha outorgado e que procure dar vida á empresa, que resolveu o mais grandioso dos problemas de viação na America do Sul.

Bem sabiam os estadistas que decretaram 7 % dos 38.000 contos em acções, que com muito menor

sacrificio poderiam levantar em Londres igual quantia, e que esta seria então propriedade do Estado ; e no emtanto prescindiram dessa vantagem presente para lançar os fundamentos de um melhor estado de cousas no futuro, favoneando o espirito de associação. Assim, o lucro immediato do thesouro, não attendido pelos fundadores da empresa, e tão apregoado no parecer que se analysa, sem ser um pensamento novo, filia-se naturalmente ás idéas de restricção que nestes ultimos annos pareciam tender para anniquilação de toda a iniciativa individual. Estas idéas prendem naturalmente o assumpto do maior lucro do thesouro com o do ultimo argumento dos Srs. conselheiros, que se refere á apreciação do procedimento da companhia. Segundo o parecer, por não poder a companhia desempenhar seus compromissos (quanto ao levantamento dos fundos) *não será ferida a equidade e menos ainda a justiça se lhe forem applicadas as penas* (caducidade do contracto e multas).

E é por pura generosidade que se propõe pagar aos accionistas o valor de suas acções.

Nestas apreciações é que não ha equidade e muito menos justiça.

Si a applicação das penas fosse justa, si a comminação não ferisse, ao menos, a equidade, a generosidade aconselhada importaria baratear a fortuna publica, sem justificação e sem desculpa. Merecerá porém a companhia tão duro stygma ou serão os seus embaraços financeiros causados por força maior, cuja punição não seria de equidade, nem de justiça, nem do interesse publico?

N'esta questão, de certo, a directoria não póde ser juiz porque é parte; mas póde allegar as decisões e apreciações de juiz competente.

Si os embaraços da empresa, si a depreciação de seus titulos procedesse por faltas da directoria, a sua gestão não teria obtido tão solemnes approvações dos poderes do Estado:

Do poder legislativo, autorisando o emprestimo de Londres, antes de recolhido todo o capital da 1ª emissão em acções;

Do poder executivo, approvando sem restricção alguma todos os planos da companhia, todos os seus contractos, as suas contas, a sua gestão e galardoando a directoria com signaes de animação, que sobre-

maneira a honram, e que não lhe seriam outorgados si o seu procedimento não fosse approvado. A propria conservação, desde a origem da empresa, do delegado do governo, em quem a directoria notoriamente se louva em tudo o que se refere ao emprego dos capitaes, importa a mais solemne sancção dada a esta parte de sua gestão.

E seja licito accrescentar, quanto á utilisação da via ferrea, que era ministro um dos dous Srs. conselheiros de Estado, quando uma commissão de inquerito, a que S. Ex. presidia, dando conta de seus estudos, honrou a companhia com o seu valioso testemunho. E ainda mais, que S. Ex., então ministro, procedeu tambem por si proprio ao exame de alguns ramos da administração da companhia, conservando-se depois em um silencio honrosamente approvador.

A directoria não tentará uma apologia de seu procedimento, submette-se ao juizo do governo imperial; mas pede licença para declarar que, sem desconhecer a generosidade do governo imperial, acredita que á solução da questão pendente saberá elle inspirar-se unicamente no interesse publico, na justiça e na equidade, sem decidir por consideração de favor a quem quer que seja. E crê, ao mesmo tempo, que a equidade feita aos accionistas, honrando a rectidão do governo, perfeitamente se concilia com os interesses publicos.

A proposta da directoria tem a vantagem de, conservando por emquanto a companhia, tornar praticavel qualquer outra solução.

E dado que a abertura ao transito da 3ª secção e parte da 4ª melhorem, como se póde esperar, muito razoavelmente as condições da empresa, alliviando o thesouro das garantias, é manifesta a vantagem que uma situação assim prospera outorgaria ao governo, ou para alienar as suas acções conservando a companhia nacional, ou para ceder a empresa a uma companhia estrangeira, ou mesmo para adquiril-a, si assim o resolver, podendo estipular-se desde já, em novação de contracto, clausulas que garantam o Estado contra qualquer imposição que possa receiar, para o futuro, da parte dos accionistas particulares.

Sem entrar em maiores desenvolvimentos, tendo tido a fortuna de ver o seu pensamento habilmente

sustentado pelos Srs. conselheiros Sapucahy e Souza Franco, a directoria mui respeitosamente pede a V. Ex. a graça de bem confrontar as razões dadas por aquelles Srs. conselheiros e as que constam desta exposição com as oppostas pelos Srs. Souza Mello e Jequitinhonha; si não está em erro a directoria, V. Ex. reconhecerá que não se póde melhor conciliar todos os interesses, do que resolvendo a consulta como parece aos Srs. conselheiros Sapucahy e Souza Franco, deixando a execução dependente do voto do poder legislativo.

Pelo que toca ás bases que acompanharam o officio da directoria, não entrará ella no exame das objecções oppostas pelos Srs. conselheiros, porque, sendo aquellas bases um primeiro projecto offerecido á consideração do governo, é manifesta a facilidade de serem modificadas, ou melhor definidas ao celebrar-se a novação de contracto. Pede, porém, a attenção de V. Ex., sómente como exemplos, para a inconcludencia das observações que se referem a uma ou outra das ditas clausulas.

A 1ª e a 2ª, dizem os Srs. Souza Mello e Jequitinhonha, devem ser rejeitadas por contrarias aos estatutos.

SS. EEx. não tiveram em vista que o que se pede não é mais do que uma reforma dos estatutos para os fins expostos.

A 5ª, isto é, a approvação dos planos da 4ª secção, accrescentam SS. EEx., equivale á approvação de planos que talvez não estejam ainda examinados pelo governo.

Desta observação parece inferir-se que os Srs. conselheiros ignoravam terem os planos sido apresentados ao governo imperial em 17 de janeiro de 1861; sendo de notar que passados sem decisão 60 dias da sua apresentação, tinha a companhia o direito de os dar por approvados, e executal-os.

A objecção, posta á 8ª base, não é nova, nem o é a sua conhecida inconcludencia. A *garantia* da provincia, diz o parecer, de addicional que é, se tornará proporcional, podendo elevar-se a do governo a mais de 5 %.

Entre os attributos addicional e proporcional não ha incompatibilidade alguma, pois a quantidade proporcional á outra não deixa de poder ser-lhe

sommada, si são homogeneas, como no caso presente.

Mas o art. 56 dos estatutos, promulgados pelo governo geral, resolve a questão, dispondo que — « Si os lucros liquidos da companhia não se elevarem a 7 °/o será a *differença* preenchida pelo governo e pela provincia, na *razão* em que tocar a cada um. »

Ahi está decretado pelo governo que a garantia provincial seria proporcional á geral, e a practica em contrario até hoje seguida foi uma deliberação que a directoria pede licença para dizer com muito respeito, que sempre considerou menos justa, sujeitando-se, porém, porque assim expressamente o ordenou o governo imperial.

A asserção de que em tal distribuição póde tocar ao governo mais de 5 °/o não tem fundamento algum: o *deficit* de renda, cujo limite maximo é 7 °/o, sendo repartido entre as duas garantias na razão de 5:2, nunca póde elevar a 1ª quota a mais de 5 °/o: é questão de arithmetica.

A directoria da Estrada de Ferro, requerendo a graça da attenção do governo imperial para a inconsistencia dos argumentos de um dos pareceres publicados, aguarda com respeito a decisão, e tem consciencia de haver cumprido o seu dever.

Rio, 30 de maio de 1863.— *C. B. Ottoni.* »

* * *

Em 12 de julho de 1863, na presença do Imperador e da Imperatriz, foi inaugurado o trafego de Bifurcação ao Rodeio, franqueado ao publico no dia seguinte, com a extensão de 20k321, que comprehendeu (excepção feita do tunnel grande e suas immediações), as mais pesadas obras da estrada de ferro.

A inauguração dessa estação, desviando as mercadorias do ramal de Macacos, fez baixar de tal modo o seu movimento, que a renda não deu mais para o custeio.

A directoria liquidou a conta com os empresarios Roberts, Harvey & Comp., que construirão a 2ª secção até o Rodeio e mais meia milha acima, tambem acceita. O saldo a favor dessa firma, que a directoria poz á sua disposição, era de 484:051$274, sujeito á deducção de algumas quantias, embargadas judicialmente por pessoas que sustentavam litigios com os mesmos empresarios.

Estes não quizeram receber o saldo, allegando dous motivos: 1°, por não ter a companhia considerado uma conta de trabalhos, apresentada depois de concluido o trecho, e 2°, porque, tendo sido retardadas as obras por causas independentes de sua vontade, não devia a directoria impôr-lhes a multa que impôz, de 120:000$000 por oito mezes de demora. A questão foi affecta ao engenheiro chefe, o arbitro estabelecido no contracto para as divergencias entre os empresarios e a companhia. O arbitro deu sentença contra os empresarios, que em 31 de outubro de 1864 receberam o saldo no valor de 332:771$399, assignando-se escriptura de quitação e distracto de empreitada.

A proposito, não podemos deixar de mencionar dous conflictos que fizeram epocha, levantados pelo engenheiro fiscal do governo: o 1° relativo ao systema de fundações da ponte sobre o rio Pirahy, na Barra, o 2° muito mais grave sobre medição das obras do leito da serra do Mar, na empreitada concluida de Roberts, Harvey & Comp.

No relatorio, lido em sessão de 30 de julho de 1864, disse a directoria:

« E' bem notavel que, emquanto os empresarios reclamam com amargura contra o engenheiro que

(dizem) os lesou escandalosamente para baratear o custo das obras, o Sr. engenheiro fiscal do governo formula contra o mesmo engenheiro uma accusação de malversação, affirmando que falsificou o calculo das cubações, fazendo pagar demais aos mesmos empresarios o equivalente de mais 200.000 jardas cubicas imaginarias, que o mesmo Sr. engenheiro fiscal orça em cerca de 300:000$000 ! »

O engenheiro fiscal foi vencido nos dous conflictos ; no 1° foi acceito o systema proposto, no 2°, porém, a directoria, não querendo a menor sombra de duvida, provocou a questão de novo e pol-a completamente limpa, como veremos adiante na entrega da estrada ao dominio do Estado.

A conta de capital até 30 de junho de 1864 apresentou um estado mais grave ainda da companhia ; pois os 5 °/₀ que faltavam entrar na ultima chamada de 1863 produziram 1.204:520$ que, addicionados ao saldo de 3:760$002, de 31 de dezembro de 1863, elevou o saldo disponivel do 1° semestre de 1864 a 1.208:280$002, insufficiente para as despezas effectuadas, de 1.473:238$154, restando, portanto, um *deficit* de 264:958$152.

As delongas, de enfadonhas e estereis discussões, originaram esse afflictivo estado financeiro da companhia.

A proposta da directoria foi estudada pelo governo, por duas secções do conselho de Estado e pelas commissões reunidas de fazenda e de commercio, industria e artes da camara dos Srs. deputados, que apresentaram um longo parecer [1]

[1] Vid. *Collecção* dos pareceres da mesa do Senado, da sessão legislativa de 1865, tomo I.

datado de 7 e lido, dous dias depois, na sessão de 9 de abril de 1864, concluindo com um projecto de lei, do qual transcrevemos o que se segue, por julgarmos interessar ás questões actuaes de venda e arrendamento da E. de F. Central.

. . . .

. . . .

« Art. 2.º Logo que pelo progresso desses estudos se houver reconhecido qual seja o mais util prolongamento para o interior do tronco principal da Estrada de Ferro de D. Pedro II, até o curso navegavel do rio S. Francisco, assim como qual seja o mais vantajoso traço das outras estradas de ferro, fica autorisado o governo para incumbir a execução de cada uma dessas linhas ás companhias estrangeiras, ou ás existentes, sob as seguintes condições :

1.ª A garantia de juros sobre o capital não poderá exceder de 5 °/o, pagos durante cincoenta annos, ou 7 °/o durante trinta. Nessas garantias comprehendem-se as que foram concedidas pelas assembléas provinciaes.

2.ª O privilegio das respectivas companhias não será concedido por mais de cem annos.

3.ª As mais concessões terão por limite as que foram outorgadas á actual empresa da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

4.ª Ficará entendido que em nenhum caso o governo pagará *deficit* de receita.

5.ª Serão estipuladas condições de amortização do capital, em ordem a que, no fim do prazo do privilegio, todas as construcções das estradas de ferro e seu material movel revertam ao dominio do Estado sem indemnisação.

Art. 3.º O governo é tambem autorisado para rescindir o contracto celebrado com a actual companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, comprando as acções possuidas pelos particulares, mediante a permuta por quaesquer titulos da divida publica, na fórma do art. 5º da lei n. 1083 de 22 de agosto de 1860 ou por outra mais conveniente operação de credito.

§ 1.º O governo organisará a administração provisoria da estrada de ferro e arrendará sob as clau-

sulas convenientes o serviço do trafego e conservação da linha aberta ao transito publico e das que o forem posteriormente.

§ 2.º Si os estudos mostrarem a conveniencia de proseguirem desde já as obras da 3ª secção da mesma estrada, além dos limites das adjudicadas até esta data, assim como a vantagem de se começar a 4ª secção, o governo fica autorisado para ordenar esses trabalhos pelo modo mais util, fazendo as necessarias operações de credito dentro do capital fixado pelo decreto n. 1598 de 9 de maio de 1855.

§ 3.º O governo realizará a venda da mesma estrada de ferro a uma companhia estrangeira, preferindo aquella que contractar o prolongamento da linha a que refere-se a 1ª parte do art. 2º.

Essa venda verificar-se-ha sob as condições 1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª do art. 2º, sendo o thesouro publico indemnisado dos capitaes que tiver empregado na estrada.

§ 4.º O governo providenciará em ordem a que as garantias de juros fixadas pelas assembléas provinciaes continuem a ser arrecadadas pelo thesouro nacional. »

Esse projecto de lei continha seis artigos e foi assignado pelos Srs. A. C. Tavares Bastos, J. Marcondes de Oliveira e Sá, A. A. de Souza Carvalho, José Antonio Saraiva, barão de Mauá e Francisco de Paula Santos.

A idéa de ceder-se a empresa á uma companhia estrangeira, que importasse capitaes para prolongar a estrada pelo interior, aventada na commissão de contas da companhia e calorosamente defendida pelo Sr. Dr. Furquim de Almeida, um de seus membros, foi, como vimos, a que prevaleceu no projecto de lei, acima transcripto.

Remettido ao senado, o referido projecto foi submettido ao juizo das commissões reunidas de fazenda e empresas privilegiadas, que sobre elle

deram parecer, lido na sessão de 10 de setembro de 1864, (1) apresentando um projecto substitutivo, pelo qual eliminavam-se as idéas de arrendamento e venda da estrada, combatidas no parecer pela seguinte fórma:

> « O Brasil carece de braços e capitaes estrangeiros e os deve attrahir por todos os meios compatíveis com o seu credito financeiro e a sua segurança; mas essa necessidade e conveniencia por si mesmas nos dizem que, si não convém alienar de nós as empresas estrangeiras, tambem não fôra prudente, nem vantajoso entregar de preferencia á companhias estrangeiras todos os nossos meios mais aperfeiçoados de transporte e de communicação do pensamento. »

O projecto substitutivo—salvaguardava os interesses do thesouro, determinando no art. 3° que o governo, tanto na administração da companhia, como nas decisões da assembléa geral, teria interferencia e voto proporcional ao capital que lhe pertencesse e—providenciava sobre o desenvolvimento da estrada, autorisando o governo a tomar as acções restantes por distribuir até á somma de 38.000:000$000, capital garantido da companhia, afim de continuar as obras começadas e prolongal-as aos pontos extremos, fixados no contracto de 10 de maio de 1855.

Parecer e projecto substitutivo tinham a data de 10 de setembro de 1864 e foram assignados pelos Srs. M. F. de S. e Mello, J. M. da Silva Paranhos, barão de Muritiba, visconde de Itaborahy e Candido Borges Monteiro.

(1) Vid. *Collecção dos pareceres da mesa do Senado, sessão de 1865*, tomo I.

O projecto, emendado, não tendo sido convertido em lei do Estado, pelas interminaveis discussões que occasionaram essa demora na solução da questão, tendo determinado o desanimo a respeito da estrada, a desorganisação do serviço da construcção, a dispersão do pessoal e aggravado a crise financeira da companhia, o governo resolveu encampar a estrada, o que effectuou pelo decreto de 10 de julho de 1865, como adiante se verá.

As pontes da 2ª Secção, todas construidas da melhor pedra com argamassa de cimento e tendo sómente superstructura de ferro a primeira das seguintes, custaram:

1.ª Ponte sobre o rio *Sant'Anna*, encontros de cantaria e ponte de ferro.		54:585$036
2.ª Ponte sobre a estrada do *Presidente*, um arco de cantaria.		10:111$193
3.ª Viaducto no *Rodeio* tres arcos		52:324$000
4.ª Ponte sobre o ribeirão, de *Sant'Anna*	cada uma com 3 arcos. .	24:706$000
5.ª Dita, dito		16:551$000
6.ª Dita, dito		22:391$000
7.ª Dita, dito		23:623$500
8.ª Dita, dito com 5 arcos		66:722$000
9.ª Dita sobre o rio *Pirahy* com 5 arcos . .		50:077$000

As estações, mais espaçosas e mais bem construidas que as da 1ª Secção, foram contractadas:

Rodeio	24:000$000
Mendes	16:500$000
Sant'Anna	13:500$000
Barra do Pirahy (edificio vasto, exigido pela importancia do logar)	45:000$000

Para o vão central, o maior da ponte sobre o rio Pirahy, propoz o engenheiro chefe a construcção de arcos de ferro com os trilhos *Barlow*, removidos em bom estado das curvas da 1ª secção, que exigiam superstructura mais perfeita. Além da sufficiente resistencia e maior elegancia nas pontes, a idéa apresentada teve o merito de aproveitar material usado, que não tinha mais applicação no paiz. Deste modo foi pela *primeira vez* construido, com esse material, o vão central da ponte sobre o Pirahy, tendo-se contractado esse serviço com o inglez *Swan*.

Para os vãos menores das tres primeiras pontes sobre o Parahyba, mesma proposta foi feita e suas construcções foram executadas nas officinas da antiga casa Maylor & C^ia^., na Saúde.

* * *

O *tunnel grande*, cuja construcção foi iniciada em junho de 1858, só foi perfurado totalmente seis annos depois, em 30 de junho de 1864. No 2° semestre de 1863 faltavam 158 metros para perfural-o: essa extensão achava-se comprehendida entre os poços de ns. 1, 2 e 3; em 30 de janeiro de 1864 encontraram-se os mineiros dos ns. 2 e 3, e a 30 de junho do mesmo anno poude-se passar do n. 1 para o n. 2. O imperador D. Pedro II assistiu á juncção ultima das duas turmas. Ao que nos referiram, foi uma scena tocante a que succedeu á abertura do orificio, que estabeleceu a referida juncção. O enthusiasmo desta bellissima festa do trabalho foi indescriptivel e no meio dos vivas e dos gritos de alegria viu-se o velho

imperador adiantar-se para aquelle orificio e por elle atirar uma nota de 500$ aos valentes trabalhadores, dando igual quantia aos operarios da galeria em que se achava.

Perfurado o tunnel, as aguas filtradas em grande quantidade na bocca, situada na freguezia dos Mendes, correram livremente para a parte do Rodeio e poude-se então trabalhar mais livremente.

O tunnel tinha a extensão de 2238^m.20, que em seis annos dão 373^m.0 de perfuração annual, ou 31^m.0 por mez ou 1^m.0 por dia.

Actualmente os perfuradores modernos produzem um avanço de 5^m.0 diarios de galeria. Considerando por mez 20 dias de trabalho effectivo e tambem as interrupções, inevitaveis nesse genero de serviço, se verá facilmente que com os apparelhos actuaes a perfuração total seria feita em dous annos.

Apresentando o *tunnel grande* um consideravel numero de veios de pedra dividida e decomposta, tornou-se preciso proceder a trabalhos de alargamento e revestimento, que impediram a sua immediata entrega ao transito publico.

Os grandes aterros e córtes da 2ª secção soffreram enormes estragos, occasionados pelas fortes chuvas do começo de 1864. Tomaram-se as mais energicas medidas para evitar a interrupção dos serviços e nesse sentido foram executados trabalhos consideraveis, dispendiosos e muito importantes. (Vid. pags. 205 a 210)— Fez-se quatro baldeações dos viajantes e sómente, por um dia, foi interrompido o transporte de mercadorias.

Disse a esse respeito o delegado da directoria, em seu relatorio de 23 de julho de 1864:

« Nestes serviços tem desenvolvido o maior tino e actividade o Dr. Francisco Pereira Passos, engenheiro residente, auxiliado pelas acertadas instrucções do Sr. capitão Wlemincx, inspector geral do trafego. Estes dous funccionarios são dignos de todo o elogio pelo zelo com que curam dos interesses da companhia a elles confiados; e torna-se-me muito agradavel neste momento dar-lhes um testemunho de meu reconhecimento aos seus bons serviços. »

* * *

Já vimos á pag. 236 que a conta de capital em 30 de junho de 1864 accusava um *deficit* de 264:958$152, que foi supprido temporariamente pelas quantias em deposito, em virtude de se terem espaçado as chamadas, por contemplação aos embaraços commerciaes da praça. Uma nova chamada de 5 °/o ou 10$ por acção e o que faltava da 12ª produziram a somma de 600:200$, que deixaram um saldo de 335:241$848, amortizando aquelle *deficit*. As despezas, porém, se elevaram no 2° semestre de 1864 a 1.077:900$742, donde um *deficit* maior, na importancia de 742:658$894, em 31 de dezembro de 1864.

O projecto de lei votado na camara dos deputados, não tendo sido discutido no senado, trouxe as maiores difficuldades para a companhia. Mui frouxamente continuou o movimento de transferencia das acções para o thesouro, possuidor, nessa occasião, de 45.631 das 60.000 que formaram a emissão.

A directoria não desanimou; recorreu ás duas ultimas chamadas de fundos (13ª e 14ª) e teve a satisfação de vel-as realizadas, não obstante os retrahimentos e desconfianças manifestados naquelle periodo difficil da vida da companhia.

As duas chamadas produziram 1.200:00$, com os quaes se cobriu o *deficit* existente, restando para as despezas do 1º semestre de 1865 o capital disponivel, na importancia de 457:341$106.

As despezas desse semestre, elevando-se a 1.034:455$716, produziram, até 30 de junho de 1865, um *deficit* de 577:114$610, que só poderia ser preenchido por novas emissões, visto achar-se esgotado o producto dos titulos lançados na circulação.

Afim de se não interromper as obras, a directoria dirigiu-se ao governo, expondo a situação e ao mesmo tempo mostrando que a maior difficuldade, para novas emissões, provinha justamente da posição do Estado como accionista por quatro quintos da emissão. Desse modo a directoria julgou não sómente difficeis, mas de todo impossiveis as novas emissões, pelo que de facto se poderia considerar dissolvida a companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, como se exprimiu então o ministro da Agricultura em seu relatorio ás camaras.

Não tendo sido reconhecido vantajoso o meio proposto em 1862 para o levantamento de novos fundos, esgotados os capitaes, a directoria pediu ao governo um emprestimo de 2.000:000$ para continuação do serviço adjudicado; o governo imperial, porém, sem deferir esta pretenção resolveu contractar a dissolução da companhia e entrega da estrada ao dominio do Estado. Até

então, o governo havia concorrido para a estrada com quatro quintos da emissão e com o emprestimo externo, ou 22.266:666$, ao passo que os accionistas sómente com a quantia de 2.400:000$000.

Resultam claramente desses algarismos duas verdades: — 1ª, que a empresa estava muito acima das forças dos nossos capitalistas, e 2ª, que a enorme protecção official era uma verdadeira absorpção da empresa pelo Estado.

Resolvida a dissolução da companhia, a directoria respondeu logo ao governo que estava prompta a assignar o contracto, lembrando as seguintes bases:

> « 1.ª Permuta das acções por apolices, ao par, de ambos os titulos;
>
> 2ª. Pagamento, pelo thesouro, do dividendo correspondente ao semestre findo, na razão de 6$710 por acção;
>
> 3ª. Rateio do fundo de reserva pelas acções;
>
> 4.ª Passagem, para o Estado, de todo o activo e passivo da companhia. »

As objecções levantadas, desde 1860, pelo engenheiro fiscal do governo relativamente ao fundo de reserva, á reconstrucção do leito e obras de arte da 1ª secção e á porcentagem annual das acções, excluido o computo do emprestimo, foram abandonadas no ajuste das clausulas da encampação da companhia.

O algarismo representativo do fundo de reserva da companhia, calculado pelo methodo que a directoria prescrevêra, foi a base da distribuição e rateio considerados no contracto.

No empenho de não paralysar as obras da construcção, a directoria empregou as cauções

em deposito e a renda arrecadada no pagamento das contas; por esse motivo se viu na impossibilidade de distribuir em dinheiro o dividendo de 6$710 por acção correspondente ao 1° semestre de 1865.

Durante os dez annos de vida da companhia foi esta a *primeira vez* que se deu semelhante falta de pagamento, tendo a companhia pago pontualmente 19 dividendos.

Todas as contas da companhia foram approvadas definitivamente pelo governo e quanto ás da empreitada de Roberts, Harvey & Comp., impugnadas pelo engenheiro-fiscal, o governo declarou, por aviso de 4 de abril de 1865, improcedente a accusação e approvadas as contas. Para esta solução, concorreu o relatorio apresentado pela commissão examinadora da questão, por parte do governo e composta dos engenheiros Bulhões e Neate.

> «A directoria se congratula comvosco por este resultado, visto que a questão altamente vos interessava, bem como á moralidade publica: não sómente é grato em geral saber que não foi commettido tão feio crime, mas seria especialmente deploravel que a maior das empresas de via ferrea na America do Sul tivesse nos seus documentos nodoa tão hedionda.» [1]

Com a *linha provisoria* foi inaugurado o difficil trecho de Rodeio a Barra, em 7 de agosto de 1864 com 22k.686, medindo a linha de Belém até ahi

[1] *Relatorio* de 15 de julho de 1865, apresentado á assembléa geral de accionistas, em sessão de 25 do mesmo mez e anno.

a extensão de 46^{k}.405, com a qual se despendeu cerca de 10.000:000$000.

Em 13 de abril de 1865 foi entregue ao trafego mais um trecho — o da Barra a Ypyranga — com 7^{k}.399 de extensão, e dous mezes depois, em 18 de junho, o de Ypiranga a Vassoras com 13^{k}.078.

Esta ultima estação tinha o nome de Rio das Mortes, foi projectada longe da ponte e collocada, no logar em que se acha, por ordem do ministro Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá, como se verifica do officio de resposta do conselheiro Ottoni com a data de 10 de abril de 1865.

Em carta de 23 de maio desse anno o Dr. Caetano Furquim d'Almeida dizia ao seu irmão Dr. Francisco de Assis e Almeida:

« . . . .
A respeito das accusações feitas ao engenheiro Ellison, darei teu recado ao C. Ottoni. Elle bem sabe que não foste sinão simples secretario, porque eu já lh'o disse. Por outro lado comprehendes perfeitamente que os vassourenses, feridos em seu interesse pelo desvio que a estrada de ferro foi obrigada a fazer, não passando por Vassouras, se desabafem accusando os engenheiros da companhia de se terem vendido.»

Na occasião da passagem da estrada para o dominio do Estado, a companhia tinha terminado as obras até a estação do Desengano, com a extensão de 136^{k}.965, incluindo o ramal de Macacos, tinha em trafego 133^{k}.486, achava-se a linha em construcção até Entre-Rios, e estudos concluidos até Cachoeira por um lado e até Porto Novo por outro. O *tunnel grande* precisava de

159m.0 de alargamento e 234m.0 de revestimento completo e 99m.0 de muralhas lateraes, em que o revestimento do tecto era dispensado.

A via permanente estava já collocada em ambas as extremidades do tunnel e a administração contava entregal-a ao trafego no fim de 1865, o que succedeu em 17 de setembro. A 4ª secção (ramal de S. Paulo) e prolongamento da 3ª achavam-se pendentes das deliberações do corpo legislativo e do governo imperial. A companhia possuia 22 locomotivas:

Inglezas

De viajantes	4	
De mixtos.	4	
De cargas	4	
De lastro	1	13

Americanas ordinarias

De viajantes	3	
De cargas	3	6
Americanas tenders		3
		22

Dessas locomotivas duas estavam em reparação e o resto em bom estado.

O material *wagons* compunha-se do seguinte:

1ª classe, comprehendido o imperial e 2 americanos.	13
2ª classe, sendo 2 americanos	18
3ª »	15
Mixtos, correio de 2ª classe	2
Mixtos americanos das 3 classes	1
	49

Transporte.		49
Wagons de cargas	126	
Abertos.	13	
De animaes.	12	
De bagagens	10	
A pivot	22	
De lastro.	38	
De polvora.	1	222
		271

Renovaram-se completamente as caixas dos carros de passageiros, wagons de cargas e de animaes, tendo-se repintado quasi todos os seus tectos.

Haviam chegado da Belgica 30 estrados para wagons de cargas e estava-se procedendo á construcção de suas respectivas caixas.

O pessoal da estrada na epocha da encampação compunha-se :

Directoria 6

Administração central

Um secretario, um guarda-livros, um comprador, um pagador, dous escripturarios e um continuo. . . 7

Armazem do deposito

1 almoxarife e 1 fiel. 2

Inspectoria do trafego

1 Inspector geral, 1 secretario, 1 chefe de contabilidade, 1 desenhista, 2 escripturarios da contadoria, 1 continuo, 1 chefe de tracção, 1 secretario, 1 engenheiro residente da 2ª e 3ª secções, 1 conductor da 1ª secção, 1 conductor da 2ª e 3ª secções e 1 chefe das officinas 13

Telegrapho electrico

1 chefe, 4 telegraphistas de 1ª classe e 2 de 2ª. . 7

Estação da Côrte

1 agente, 1 ajudante, 2 fieis, 3 escripturarios e 6 conferentes	13

Estação do Engenho Novo

1 agente e 1 conferente.	2

Estação de Cascadura

1 agente e 1 conferente telegraphista	2

Estação de Sapopemba

1 agente e 1 conferente telegraphista.	2

Estação de Maxambomba

1 agente e 1 conferente telegraphista.	2

Estação de Queimados

1 agente e 1 conferente telegraphista.	2

Estação de Belém

1 agente e 1 fiel.	2

Estação de Macacos

1 agente e 1 conferente telegraphista.	2

Estação do Rodeio

1 agente e 1 conferente	2

Estação dos Mendes

1 agente e 1 conferente telegraphista.	2

Estação de Sant'Anna

1 agente e 1 conferente telegraphista.	2

Estação da Barra do Pirahy

1 agente, 1 ajudante e 1 fiel. 3

Estação do Ypiranga

1 agente e 1 conferente telegraphista. 2

Estação de Vassouras

1 conferente 1

Pessoal dos trens

4 chefes de trens, 8 ajudantes, 7 machinistas de 1ª classe, 4 de 2ª, 4 de 3ª e 24 foguistas. 51

Directoria das Obras

1 engenheiro em chefe, 1 primeiro ajudante, 3 ajudantes de 1ª classe, 4 de 2ª, 3 chefes de districto e 3 praticantes 15

Haviam mais os seguintes empregados:

Limpadores de machinas.	5
Conservadores dos carros.	9
Vigia	1
Operarios	72
No escriptorio e armazem.	5
Guarda	1
Aprendizes.	10
Porteiro.	1
Nas officinas	18
Guardas de estações.	4
Bilheteiro	1
Criados.	3
Guardas de armazem.	4
Guarda rondante.	1
Despachante de bagagem	1
Praticantes	8
Bagageiros	4
Feitores.	4

Limpadores de carros	8
Guarda-freios	40
Bombeiros.	2
Guarda-chaves.	28
» cancellas.	4
Trabalhadores de estação	66
Impressor de bilhetes.	1
Servente	1
Empregados do coke.	9
Guardas da linha.	31
Trabalhadores na reconstrucção e conservação das 1ª, 2ª e 3ª secções.	760
Total	1242

ou 9.3 por kilometro.

A estrada foi entregue ao governo no dia 26 de julho de 1865 e nomeado seu director, na nova phase, o Sr. conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, que, julgando finda a sua missão, exerceu o cargo até 13 de dezembro desse mesmo anno.

A proposito da exoneração do conselheiro Ottoni e nomeação do seu substituto o Dr. Sobragy, fez pilheria o jornal caricato da época — *Semana illustrada* — inscrevendo em desenho allusivo ao caso:

— Entra um *bento* e sahe um *benedicto*.

O 20º dividendo, relativo ao 1º semestre de 1865, foi pago aos accionistas pelo banco *Mauá*, visto o governo imperial não o ter considerado nas clausulas do contracto, como desejára e propozéra a directoria.

A encampação foi effectuada pelo decreto n. 3503 de 10 de julho de 1865 e as condições, a que elle se refere, regularam o modo pelo qual devia ser indemnisada a companhia do seu capital despendido, que, pelo balanço de 30 de junho, foi verificado importar em 24.666:666$666.

O mencionado decreto n. 3503 é do teor seguinte :

« Usando da attribuição concedida pelo art. 5º da Lei n. 1083 de 22 de agosto de 1860: Hei por bem approvar as condições que com este baixam, assignadas por Antonio Francisco de Paula Souza, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, para transferir ao Estado o resto das acções da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de julho de mil oitocentos e sessenta e cinco, quadragesimo quarto da Independencia e do Imperio. »

CONDIÇÕES A QUE SE REFERE O DECRETO DESTA DATA

1.ª Com excepção das acções pertencentes ao thesouro e das que fazem parte do fundo de reserva da companhia, todas as outras serão trocadas por apolices internas de 6 % ao par de ambos os titulos.

2.ª Sendo o fundo de reserva da companhia 309:428$077 a 30 de junho passado, e tendo sido formado por uma porcentagem de toda a commissão, a saber:

Em 60.000 acções 12.000:000$000
Por emprestimos 12.666:666$666

e sendo o emprestimo equivalente a 63.333 $^{1}/_{3}$ acções, se dividirá o dito fundo de reserva por 123.333 $^{1}/_{3}$ e o governo se obriga a pagar aos accionistas particulares as quotas respectivas, na razão de 2$510 por acção.

3ª. Em consequencia das clausulas precedentes terá de pagar o thesouro por cada acção a quantia de 202$510, sendo de entradas de fundo 200$000 e quota do fundo de reserva 2$510. Para este fim o governo emittirá apolices da divida publica de 6 % ao par, que os referidos accionistas receberão no thesouro á vista das cautelas de suas acções, sendo o excesso que possa haver, sobre um numero exacto de apolices, pago em dinheiro.

4.ª A' estrada de ferro e suas obras, armazens, edificios, machinas, materiaes, bens moveis e immoveis, dividas activas, em summa tudo o que forma o activo da companhia, constante do balanço apresentado,

passará a ser, sem a minima reserva, propriedade do Estado; que em consequencia ficará tambem responsavel pelo passivo da companhia.

O balanço de que se trata é o de 30 de junho findo.

5.ª Approvado o contracto, ficará extincta e dissolvida a companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II passando para o governo todos os seus direitos e deveres e portanto alliviados os membros da directoria de toda a responsabilidade civil pelos contractos anteriormente celebrados, que passarão ao governo sob as mesmas condições por que estavão sujeitos os membros da directoria.

6.ª A administração e serviço actual da Estrada de Ferro, que não pode ser interrompido, continuará até o dia em que se apresentar a pessôa nomeada pelo governo, a qual immediatamente substituirá em tudo a directoria e regerá a empresa na forma das instrucções que tiver, ficando entendido que as transações posteriores á data do balanço apresentado se fizeram por conta do governo.

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de junho de 1865.— Dr. *Antonio Francisco de Paula Souza*.»

De accordo com essas instrucções foi celebrado o contracto entre o governo imperial, representado pelo ministro da Agricultura acima mencionado e a companhia E. de F. D. Pedro II, representada pela sua directoria, composta do presidente conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, vice-presidente Domingos José de Campos Porto, secretario Dr. Joaquim Alexandre Manso Sayão e directores Joaquim Marques Baptista de Leão e Domingos Theodoro de Azevedo Paiva, não tendo comparecido por doente o director Dr. Antonio Pereira Leitão.

Adiante encontrará o leitor um quadro geral dos directores que tem administrado a estrada,

desde o seu começo, outro quadro com as datas das inaugurações de todas as estações, contracto do emprestimo celebrado em 16 de maio de 1858 com a casa *Rothschild & Sons*, estatutos da companhia, contracto *Price* e leis e decretos relativos á estrada.

* * *

Pelo decreto n. 3512 de 6 de setembro de 1865 passou tambem ao dominio do Estado o ramal de Macacos por cessão feita, sem indemnisação, pelos seus proprietarios, os Srs. Gomes, Bastos & Carvalho.

O governo pelo aviso de 9 do mesmo mez autorisou o contracto para a construcção da estação do Commercio e mandou orçar a despeza para a construcção da de Ubá e em 28, ainda do mesmo mez, expediu instrucções provisorias para a direcção dos trabalhos de construcção e gerencia da linha em trafego.

O aviso de 8 de janeiro de 1866 determinou que não estava sujeita ao pagamento do sello a permuta das acções, da extincta companhia, por apolices da divida publica.

O decreto n. 3627 de 16 de março de 1866 fixou o pessoal technico e administrativo da estrada e designou os vencimentos annuaes dos empregados: assim o director tinha 9:000$, o inspector geral do trafego e o 1º engenheiro tinham :400$, os chefes de districto 6:000$, o engenheiro residente da 1ª divisão 3:000$, e o da 2ª 4:200$, o agente da estação da Côrte 3:000$, da Barra 2:800$, de Belém, Vassouras e Desengano 2:200$ e outras estações 1:800$000.

O decreto n. 3641 de 27 de abril do mesmo anno concedeu, de conformidade com o art. 2° da lei n. 641 de 26 de junho de 1852, privilegio exclusivo, por 90 annos, para a construcção de um ramal de estrada de ferro partindo da cidade de Valença a entroncar na E. de F. D. Pedro II, na margem do rio Parahyba. Foi expedido esse decreto em virtude da representação de varios cidadãos, residentes na provincia do Rio de Janeiro, acerca da utilidade da construcção desse ramal e para attender ao que a directoria da estrada de ferro D. Pedro II representou a respeito. O governo autorisou então á directoria da estrada a mandar proceder pelos seus engenheiros á exploração da linha, devendo as despezas com esses estudos (orçadas em seis contos de réis) correr por conta do ministerio das obras publicas, como estabeleceu o aviso de 28 de janeiro de 1863.

Os trabalhos de construcção foram dirigidos pelo engenheiro Herculano Velloso Ferreira Penna e inaugurados em 4 de janeiro de 1869.

O ramal é da companhia União Valenciana, parte da estação do Desengano, tem 28 kilometros e 800 metros de extensão, bitola de $1^m,0$, declividade maxima de 3°/o e raio minimo de $78^m,88$ ou curva de 14°34'.

O decreto n. 3743 de 24 de novembro de 1866 approvou a tarifa de passageiros e mercadorias para a nova estação do Commercio, o de n. 3855 de 1 de maio de 1867 approvou a tarifa para a estação de Ubá e o de n. 3925 de 7 de agosto, tambem de 1867, alterou os decretos ns. 3048, 3221 e 3286, de 3 de fevereiro de 1863, 23 de janeiro e 14 de junho de 1864 e approvou as

tarifas que deviam regular o transporte de passageiros, fretes e animaes da estrada.

*
* *

Ao governo imperial dirigiu a companhia *União* e *Industria* uma proposta para concentrar as suas cargas na estação de Entre Rios da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Como documento historico, que esclarece muito essa phase da estrada de ferro, transcrevemos em seguida a proposta e as bases para o contracto, deixando de fazer o mesmo com as informações e consulta do conselho de Estado, por mui longas demais para este trabalho.

PROPOSTA DA DIRECTORIA DA COMPANHIA UNIÃO E INDUSTRIA

«Illm. Exm. Sr.— A directoria da companhia União e Industria julga necessario occupar a attenção de V. Ex. por alguns momentos com as seguintes explicações que passa a dar.

A directoria da companhia, desde que o governo deliberou prolongar a estrada de ferro D. Pedro II até Entre Rios no encontro com a estrada União e Industria, entendeu ser de seu dever preparar-se para vir a ser a melhor auxiliar e a melhor freguezia da estrada de ferro D. Pedro II, reunindo em toda a sua linha os productos, que vem dispersos por diversos caminhos procurar a mais proxima estação da União e Industria e que melhor convenha aos interesses dos productores e do commercio.

Ha tres annos foi a directoria convidada pela ex-directoria da estrada de ferro para entrar em um accordo prévio a respeito da collocação de sua estação em Entre Rios e a União e Industria foi prompta em ceder gratuitamente todo o terreno de que a mesma tivesse necessidade dentro dos limites de

sua propriedade e o mais que precisasse; ficando para occasião opportuna, nas proximidades da conclusão das obras, um contracto ou convenio para as duas empresas se ligarem no interesse commum.

A directoria, debaixo deste pensamento, aguardou a opportunidade do ajuste e preparou-se com despeza não pequena, importando mais de 50 mil saccos para receber o café, visto que, deixando de ser fregueza da Mauá e sendo esta a fornecedora de saccos á União e Industria, era da primeira necessidade estar tudo preparado para entregar á estrada de ferro todo o seu trafego, e para ella fazer convergir tambem o transporte que fazem os carros particulares, hoje pela maior parte sustentados pela União e Industria.

V. Ex. comprehende que uma mudança d'esta ordem importaria grandes sacrificios e responsabilidades que a directoria não póde tomar sem, em tudo e por tudo, ir de accordo com o governo.

A estrada de ferro chegando a Entre Rios já achou a lavoura e o commercio servidos satisfactoriamente pela União e Industria e só assim se póde explicar não terem acudido, mesmo dos visinhos, em maior escala, productos que todos juntos representam pouca quantidade de peso a transportar. A União e Industria entrega tudo quanto recebe em sua estação de Entre Rios á estrada de ferro desde o começo d'este mez, e não tem ido além de 8 a 10 mil arrobas.

O trafego vem de mais longe, é de Juiz de Fóra principalmente; é na Posse que se reune nas estações da União e Industria a maior quantidade de peso a transportar e a receber de importação.

Portanto, se o publico continúa ainda a preferir a União e Industria, é porque a estrada em Entre Rios não veio trazer mais vantagens senão aos freguezes da villa da Parahyba que iam a Entre Rios, e aos poucos da visinhança da estação, pagando hoje de 100 e 150 réis menos por arroba do que percebia a União e Industria, transportando esses productos por Mauá. Ainda mesmo que a estrada de ferro baixasse os seus preços em Entre Rios, a situação seria a mesma; não se póde mudar o que está, senão levando a propria União e Industria a carga de seus freguezes para a estrada de ferro, sob sua responsabilidade e constituindo-se aquella a principal auxiliar da estrada de ferro.

Accresce ainda que todos os sacrificios que o governo fizer para por si só absorver o trafego, não daria senão resultados negativos, perdas sem proveito para a estrada de ferro e ruinas de capitaes que estão sendo empregados em proveito da riqueza publica.

O expediente, pois, que parece o mais razoavel, e que V. Ex. disse que o tomaria depois que a experiencia por algum tempo indicasse por onde o publico dava a preferencia, é um accordo sob as bases que tenho a honra de propôr á sabedoria e justiça do governo imperial e uma modificação nas obrigações impostas á companhia, da Posse até á raiz da Serra, as quaes não trarão onus para o thesouro.

Autorisado verbalmente por V. Ex. peço licença para apresental-a. Deus guarde a V. Ex.

Rio de Janeiro, 28 de novembro de 1867.— Illm. e Exm. Sr. Manoel Pinto de Souza Dantas, M. D. ministro e secretario de Estado dos negocios da agricultura.— O presidente da directoria, *M. P. Ferreira Lage.*»

BASES PARA UM CONTRACTO ENTRE A ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II E A COMPANHIA UNIÃO E INDUSTRIA

« 1.º A directoria da estrada de ferro de D. Pedro II entrega á União e Industria os armazens da estrada de ferro em Entre Rios, ficando a cargo d'esta a despeza com o serviço da descarga e carregamento dos wagons em presença da fiscalisação dos agentes da estrada de ferro, os quaes tomarão conhecimento das reclamações por desvios ou perdas causadas durante o transito pela estrada de ferro e conferirão as guias ou despachos.

2.º A estrada de ferro chegará com os wagons, que forem da Côrte, em frente aos armazens de sua estação; e depois de descarregados os collocará em frente aos armazens da companhia União e Industria pelo desvio que lhe foi concedido.

3.º Todos os dias haverá um trem de carga em Entre Rios á disposição da União e Industria e outro na estação do Campo, de sorte que as cargas remettidas para Entre Rios ou expedidas pela União e Industria, dessa estação, nunca fiquem demoradas e sigam no mesmo dia ou noite aos seus destinos.

4.º A liquidação de todos os fretes será feita entre a União e Industria e a estrada de ferro, assim como a de quaesquer reclamações.

5.º Na estação do Campo será cedido á União e Industria um armazem sufficiente para o recebimento do café e outros generos, e outro para a expedição de todas as cargas da Côrte para Entre Rios.

6.º Do mesmo modo, na estação do Campo, a União e Industria fará o serviço de carga e descarga, recebimento e entrega, ficando a cargo da estrada de ferro sómente a conferencia dos volumes e peso para os despachos, assim como a liquidação de tudo o que fôr devido á estrada de ferro a cargo da União e Industria.

7.º A companhia União e Industria fornece os saccos que serão transportados gratis pela estrada de ferro e se compromette de 1 de janeiro de 1868 por diante a passar para a estrada de ferro todo o seu trafego tanto do que receber nas estações além Parahyba até Juiz de Fóra, como até a Posse, convergindo toda essa carga para Entre Rios.

8.º Este contracto durará por doze annos, e não póde ser rescindido, quer continue o governo com a estrada de ferro por sua conta, quer passe a alguma companhia ou empresario do trafego.

Sómente poderá sel-o se a União e Industria faltar com qualquer das condições a que se obrigar, não podendo o governo ou quem fôr de futuro proprietario ou empresario da estrada de ferro faltar, sob qualquer pretexto, a nenhuma das obrigações que acceitar e lhe competir manter.

9.º As cargas de tropeiros, que tiverem de seguir para o interior ás costas dos animaes, serão calculadas pelos volumes debaixo por quatro arrobas e pelos de cima a duas arrobas para se não alterar os usos estabelecidos, devendo a estrada de ferro conceder passagem gratuita em 2ª classe de ida e volta aos tropeiros que apresentarem uma guia da União e Industria, como se pratica actualmente com a Mauá.

10.º A estrada de ferro concederá passagem gratuita em 1ª classe a tres empregados da União e Industria, cuja guia fôr apresentada, e que por ordem da directoria da mesma tenham de viajar entre a Côrte e Entre Rios para objecto de seu serviço.

11.º A estrada de ferro em compensação dos prejuizos que a União e Industria vae ter, deslocando-se e organisando um novo serviço, inutilisando grande parte de seu material e augmentando suas despezas na Côrte e Entre Rios, concorrendo desde logo sem sacrificio da parte da estrada de ferro para elevar sua receita á uma somma respeitavel, colhendo as vantagens de uma freguezia já reunida, concede á União e Industria 120 réis por cada arroba de carga, que de Entre Rios fôr transportada para a Côrte e da Côrte para Entre Rios, servindo de base a tarifa actual da estrada de ferro, tanto da Côrte para Entre Rios como de Entre Rios para a Côrte. Se essa tarifa fôr augmentada, perceberá a União e Industria 50 % do augmento por ser necessario baixar os seus preços afim dos productos não pagarem mais de transportes.

Rio de Janeiro, 28 de novembro de 1867.— O presidente da directoria, *M. P. Ferreira Lage*.»

Proposta e bases foram pelo governo enviadas ao director da estrada de ferro, Dr. Bento José Ribeiro Sobragy, que sobre ellas dirigiu, em 21 de dezembro de 1867, um officio a que acompanhou um projecto de modificação de contracto, contendo quinze artigos.

Os Srs. Figueiredo e Alencastre, da secretaria da agricultura, deram pareceres em 28 de dezembro de 1867 e o Sr. conselheiro M. C. Galvão em 30 de dezembro do mesmo anno.

Affecta a questão ao engenheiro fiscal da companhia União e Industria, Dr. Herculano Velloso Ferreira Penna, deu este parecer em 30 de janeiro de 1868.

Sobre o mesmo assumpto foram apresentados ao governo: em 14 de fevereiro de 1868 informação do director da estrada, Dr. Sobragy; em 16 de março do mesmo anno — parecer do

Dr. Caetano Furquim de Almeida; em 20 de março — pareceres do mesmo director da estrada e do director da 2ª directoria da agricultura, conselheiro M. C. Galvão; em 3 de abril do mesmo anno — acta da conferencia das secções reunidas do imperio e fazenda do conselho de Estado, effectuada na secretaria da agricultura sob a presidencia do respectivo ministro, M. P. de Souza Dantas e presentes os conselheiros de Estado, marquez de Olinda, viscondes de Sapucahy e de S. Vicente, José Maria da Silva Paranhos, Francisco de Salles Torres Homem e Bernardo de Souza Franco; e finalmente — carta do marquez de Olinda, escripta de Valença em 22 de junho de 1868.

Achava-se ainda a primeira proposta da União e Industria em estudos por parte do governo, quando, em 4 de março de 1868, apresentou essa mesma companhia uma segunda proposta para arrendar a estrada de ferro de D. Pedro II.

São os seguintes o officio e proposta apresentados ao governo:

«Illm. Exm. Sr.— Tenho a honra de apresentar a V. Ex. a proposta que faz a directoria da companhia União e Industria, estimando que possa merecer a approvação do governo imperial.

Deus guarde a V. Ex.— Juiz de Fóra, 4 de março de 1868.— Illm. Exm. Sr. conselheiro Manoel Pinto de Souza Dantas, muito digno ministro e secretario de Estado dos negocios da agricultura.— *Marianno Procopio Ferreira Lage.*»

«Senhor — O abaixo assignado beija respeitosamente a augusta mão de V. Magestade Imperial e

pede licença para apresentar a V. Magestade Imperial a proposta que a directoria da companhia União e Industria, offerece ao governo imperial.

A estrada de ferro D. Pedro II, cortando em Entre-Rios a da companaia União e Industria, fez nascer uma nova ordem de interesses que devem ser consultados por ambas as empresas em relação ao futuro de cada uma dellas.

A companhia União e Industria está convencida de que esses interesses devem ser combinados e harmonisados, de modo que não só a estrada de ferro de D. Pedro II prosiga em sua marcha, deixando ao thesouro renda segura, mas tambem a União e Industria veja os resultados dos sacrificios empregados. A companhia União e Industria acredita que o meio de promover o futuro desenvolvimento das duas empresas, conciliando e harmonisando os respectivos interesses, afim de se auxiliarem mutuamente, consiste em sujeital-as a uma só administração. Sendo identico o fim que têm em vista as duas empresas, cujas estradas servem ao mesmo commercio, á mesma lavoura, é de primeira intuição a vantagem que colherão, desde os pequenos detalhes do serviço até os altos interesses de direcção, construcção e economia, se forem ambas dirigidas por uma administração, com unidade de vistas de pensamentos e de interesses.

Convencida como está a companhia União e Industria de que os legitimos interesses das duas empresas reclamam esta medida, e conscia de que o governo imperial convem libertar-se da administração da estrada de ferro de D. Pedro II, propõe a companhia União e Industria tomar por contracto a referida estrada de ferro, por doze annos, com as condições seguintes:

1.ª A companhia União e Industria recebe a estrada de ferro no estado em que se acha, com todos os onus que sobre ella pesam e com todas as vantagens que possa perceber, liquidando o governo o seu debito até a data do contracto e entregando á companhia todo o trem e material que existir, o que tiver sido encommendado e o que estiver em viagem.

2.ª A companhia pagará ao governo semestralmente, em 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno, o juro annual de quatro por cento do capital que effectivamente representar o custo da estrada de ferro.

3.ª Da data do contracto ou depois que a estrada de ferro fôr entregue á companhia União e Industria, por conta desta correrão todas as despezas do custeio, conservação e novas construcções, quer seja o ramal para Porto-Novo, quer a continuação do tronco principal da estrada de ferro.

4.ª A companhia obriga-se a construir o ramal da estrada de ferro para Porto-Novo no prazo de cinco annos, sem indemnisação alguma, além do que fôr estipulado, conforme as condições já propostas pelo governo sobre a passagem da freguezia da União e Industria para a estrada de ferro.

5.ª Terminado o ramal do Porto-Novo, a companhia, sem prejuizo do pagamento do juro estabelecido na condição 2ª, perceberá dos lucros excedentes a somma de dous mil contos de réis, por indemnisação dos prejuizos que lhe resultam da falta de execução do contracto de 29 de outubro de 1864; e encetará desde logo a construcção do prolongamento da estrada de ferro pelo valle do Parahybuna, em direcção á serra da Mantiqueira, empregando nessa construcção $^4/_5$ da renda liquida da estrada de ferro e ficando $^1/_5$ da mesma renda, durante o prazo do contracto, para a companhia União e Industria que se obriga a concluir por sua conta o ramal de Juiz de Fóra a Ubá.

6.ª Findos os doze annos de contracto, passarão ao dominio do Estado todas as propriedades que nessa época possuir a companhia União e Industria, sem que tenha direito á indemnisação alguma.

7.ª Por este contracto não fica o governo inhibido de fazer cessão da estrada de ferro de D. Pedro II a qualquer empresa que tenha recursos para mais rapidamente conseguir os fins da mesma estrada de ferro.

É esta, senhor, a proposta que a directoria da companhia União e Industria offerece á consideração do governo imperial e para a qual espera a approvação de Vossa Magestade Imperial.

E. R. M.— Rio de Janeiro, 2 de março de 1868.— O presidente da directoria, *M. P. Ferreira Lage*.»

Para bem se orientar a respeito de questão tão grave, o governo ouviu os competentes, ex-

pediu ordens e recebeu grande massa de informações constantes dos seguintes valiosos documentos:

Em 7 de julho de 1868 — parecer do director interino da estrada de ferro, Dr. Antonio Augusto Monteiro de Barros; em 9 de julho do mesmo anno — parecer do chefe da 3ª secção da secretaria da agricultura, J. M. Pereira de Alencastre; em 21 de julho do mesmo anno — parecer do conselheiro Manoel da Cunha Galvão; em 10 de outubro do mesmo anno — instrucções expedidas pelo ministro da agricultura, Joaquim Antão Fernandes Leão, ao conselheiro Manoel da Cunha Galvão, encarregando-o do estudo das duas propostas da companhia União e Industria; em 29 de outubro ainda do mesmo anno — longo e minucioso relatorio do conselheiro M. C. Galvão, apresentado ao ministro, conselheiro Joaquim Antão Fernandes Leão, e concluindo com um projecto de contracto de administração entre as duas empresas e finalmente — opinião do conselho de Estado pleno, reunido especialmente para tratar das duas propostas. (1)

Colhidas todas essas informações, o governo expediu o

« DECRETO N. 4320, DE 13 DE JANEIRO DE 1869

Approva as clausulas para o contracto de transferencia do trafego da estrada União e Industria para a estrada de ferro de D. Pedro II.

Considerando as vantagens que devem resultar para a estrada de ferro de D. Pedro II de se trans-

(1) Consulte-se *A Estrada de Ferro de D. Pedro II e a União e Industria*, folheto de 90 pags., impresso em 1869 na typ. imp. e const. de J. Villeneuve & C., á rua do Ouvidor n. 65.

ferir para a mesma o serviço de transporte de generos e productos, actualmente a cargo da companhia União e Industria, evitando-se assim os effeitos de uma concurrencia forçosamente nociva a ambas:

Tendo ouvido as secções reunidas dos negocios do imperio e fazenda do conselho de Estado e posteriormente o conselho de Estado pleno, hei por bem approvar as clausulas para a celebração com a directoria da mesma companhia, do contracto para a dita transferencia, as quaes com este baixam, assignadas por Joaquim Antão Fernandes Leão, do meu conselho, ministro e secretario de Estado dos negocios da agricultura, commercio e obras publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 13 de janeiro de 1869, 48º da independencia e do Imperio.— Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.— *Joaquim Antão Fernandes Leão*.»

Em virtude desse decreto foi assignado o contracto e nomeado director da estrada de ferro de D. Pedro II o Sr. Marianno Procopio Ferreira Lage, presidente da companhia União e Industria.

Contra essa nomeação protestou, na sessão legislativa de 1869, o deputado Aureliano Ferreira de Carvalho, e contra o decreto de 13 de janeiro opinou a commissão do commercio, agricultura, industria e artes do senado, em seu parecer de 11 de setembro de 1869, publicado no *Diario do Rio de Janeiro* do dia seguinte (12 de setembro), e contra o contracto celebrado oppuzeram-se fortemente diversos senadores da minoria do senado.

A toda essa opposição respondeu o Sr. M. P. Ferreira Lage em uma serie de artigos publicados no *Jornal do Commercio* de 14 de setembro em diante.

Confirmando ainda uma vez a sua opinião exarada no relatorio de 29 de outubro de 1868,

disse em seu trabalho, já por vezes citado, o Sr. conselheiro M. da C. Galvão:

> « Pelo meio adoptado pelo governo attendeu-se aos interesses da estrada de ferro de D. Pedro II e da União e Industria; mas ficou sacrificada a de Mauá.
>
> . . . .
>
> . . . .
>
> E' minha opinião que o melhor meio de consultar os interesses do Estado, da lavoura e das empresas de estrada de ferro de D. Pedro II, da companhia União e Industria e da estrada de ferro de Mauá, é vender o governo á uma companhia estrangeira não só a estrada de ferro de D. Pedro II como a estrada União e Industria, obrigando-se a companhia a tomar a si a estrada de ferro de Mauá, a concluir a 3ª e 4ª secções e a prolongar a estrada de ferro de D. Pedro II até o littoral e até o valle do Rio de S. Francisco.
>
> O governo do Brasil, que não dispõe de grandes capitaes, póde, pois, vender a estrada de ferro de D. Pedro II e a de rodagem da União e Industria — para construir outras estradas.»

O decreto n. 4326, de 28 de janeiro de 1869, alterou o decreto n. 3627, de 16 de março de 1866, que fixou o pessoal technico da estrada de ferro de D. Pedro II e designou os respectivos vencimentos, e o decreto n. 4334, de 13 de fevereiro de 1869, alterou tambem o de n. 3925, de 7 de agosto de 1867, e approvou as tarifas que deviam regular o transporte de varios generos de exportação e importação, nessa mesma estrada de ferro.

O decreto n. 4372, de 20 de maio de 1869, approvou o regulamento para direcção e administração da estrada e o de n. 4373, da mesma data, fixou o seu pessoal technico e administrativo e determinou que os vencimentos do director fossem considerados uma gratificação de meio por

cento sobre a renda liquida que produzisse a estrada, deduzidas as despezas de conservação e do trafego.

A renda liquida da estrada no anno de 1869 foi de 2.391:991$081 e, portanto, o vencimento annual do director attingiu sómente a 11:959$955.

* * *

Foi director da estrada durante o primeiro triennio de administração do Estado (1866-1868) o Sr. Dr. Sobragy; durante o segundo (1869-1871) foi o Sr. commendador Marianno Procopio que com actividade admiravel impulsionou todos os serviços da estrada.

Foi elle quem activou a construcção do ramal do Porto Novo, encetou a do ramal de S. Paulo e fez a construcção das officinas no Engenho de Dentro; mas as suas vistas se dirigiram principalmente para o prolongamento da estrada ao centro de Minas, sua terra natal.

Foi em sua administração, poderosamente auxiliada pelo grande vulto da engenharia brasileira — Honorio Bicalho, que se decidiu a difficil passagem da serra de Mantiqueira. (1) Não resistimos ao desejo de esclarecer esse ponto da historia da estrada, transportando para aqui o que a respeito escreveu o illustre inspector do trafego da mesma estrada: (2)

(1) Vid. sobre passagens na Mantiqueira, *La hydrographie du haut San-Francisco et du Rio das Velhas*, por Emm. Liais, 1 grande vol. in-folio de 26 pags. com 20 cartas desses rios, impresso em 1865, em Paris na Imp. Simon Raçon & C. rue d'Erfurth n. 1.

(2) *A estrada de ferro D. Pedro II e a sua administração pelo Estado*, pelo engenheiro Honorio Bicalho, vol. de 180 pags., impresso em 1872 na typ. Perseverança, á rua do Hospicio n. 91.

. . . .

« Vejamos o estado em que se achava o projecto da construcção da linha central para Minas em janeiro de 1869.

A principal difficuldade que tinha a vencer o traçado desta grande linha, era a passagem da serra da Mantiqueira, barreira que se estende ao longo da provincia de Minas, limitando o valle do Parahyba.

Para esta passagem, das informações dos praticos, resultavam duas opiniões mais correntes: uma, pela garganta do João Ayres, seguindo pelos valles do rio Parahybuna ou do Pomba e indo ter do outro lado da Mantiqueira, no planalto de Barbacena, cuja importancia para as communicações geraes da provincia de Minas já assignalámos como fecho commum dos valles dos tres grandes rios — Doce, de S. Francisco e Grande — que em sua área representam quatro quintas partes da superficie total da provincia; outra, pela Bocaina, seguindo pelos valle do Pirapitinga e indo ter ao valle do Rio Grande, do outro lado da serra da Mantiqueira.

Estes foram os dous caminhos que o ministerio da Agricultura, em data de 20 de junho de 1866, recommendou á especial attenção da commissão que, para os estudos de prolongamento da via ferrea D. Pedro II, havia nomeado em 19 de maio do mesmo anno.

Foi chefe desta primeira commissão o engenheiro John Whitaker, cujos bons serviços já tinham sido utilisados nas explorações e construcções da E. de F. D. Pedro II e dirigiu seus trabalhos até principios de 1868, tendo apresentado seu ultimo relatorio em 22 de março de 1867.

Até a data deste relatorio os estudos effectuados pela commissão, com o emprego de instrumentos, limitaram-se aos relativos á garganta do João Ayres; as outras opiniões do engenheiro Whitaker sobre os traçados que eram objecto especial de seus trabalhos baseavam-se em informações colhidas e observações de viagem á vista de olhos.

Quanto á passagem da Mantiqueira pela Bocaina, foi opinião do engenheiro Whitaker que só utilisaria este caminho a um districto da provincia do Rio de Janeiro (que póde ser servido por um ramal em condições economicas), mas que á nenhuma vantagem que

offerece á provincia de Minas accrescia o ser o traçado mais pesado e de mais dispendiosa construcção.

Quanto á passagem do João Ayres, enunciou o mesmo engenheiro a opinião de que em nenhuma outra parte da Mantiqueira se acham tão bôas condições para a execução de uma linha com faceis declives e economia de construcção ; ao mesmo tempo que a considerou tambem a melhor para o desenvolvimento da provincia de Minas.

Orçou este mesmo engenheiro o custo da construcção desde Entre Rios até o valle do Rio Grande em cerca de 50:000$ por kilometro, deixando para ulterior estudo o exame da serra das Vertentes, para ir ter aos valles confluentes do grande valle do Rio de S. Francisco.

Os ultimos trabalhos do engenheiro Whitaker, estendendo-se do alto da Mantiqueira até S. Gonçalo da Ponte, no valle do Paraopeba, colligidos depois de sua morte, achavam-se carecedores de methodo e esclarecimento para servirem de base a juizos seguros.

Ao engenheiro Whitaker substituiu o engenheiro C. A. Morsing, que pouco mais de um mez nelle permaneceu, sendo substituido em 7 de agosto de 1868 pelo engenheiro Francisco Pereira Passos, que procedeu ao estudo da linha do alto da Mantiqueira ao valle do Paraopeba.

Era este o estado dos trabalhos relativos á linha central de Minas, quando em janeiro de 1869 assumiu a direcção da E. de F. D. Pedro II o commendador Marianno Procopio, ficando por aviso do ministerio das Obras Publicas de 4 de fevereiro á cargo desta direcção, os estudos e exploração technica daquelle prolongamento e extinguindo-se a commissão especial.

Em 3 de fevereiro de 1869 havia o engenheiro Passos apresentado o relatorio de seus trabalhos, que foi submettido á apreciação da directoria da E. de F. D. Pedro II.

Comquanto os trabalhos de campo e orçamentos sobre elles baseados se limitassem, no trabalho do Sr. Passos, á linha do João Ayres a S. Gonçalo da Ponte, no Paraopeba, comtudo, attendendo ao desejo da commissão de que se achava encarregado, julgou aquelle engenheiro dever emittir seu juizo sobre os dous traçados pela garganta do João Ayres e pela Bocaina nas cabeceiras do Pirapetinga, fundando-se,

para o conhecimento deste ultimo caminho, em observações e reconhecimentos ligeiros e tendo previamente declarado que fóra destes dous traçados nenhum outro merecia attenção.

Conclue este engenheiro, como o fizera seu predecessor, o Sr. John Whitaker: prefere o caminho pelo valle do Parahybuna e João Ayres ao outro pelo valle do Rio Preto ou um dos seus affluentes, ao ponto obrigatorio commum da Lagôa Dourada. Basêa esta preferencia considerando em favor do traçado por João Ayres: a economia de construcção que não será inferior a 3.000:000$ e por entender que este traçado consulta melhor os interesses já creados e por desenvolver na provincia de Minas.

De posse das informações que acabam de ser mencionadas, propôz-se a directoria desenvolvel-as e completal-as com a maior brevidade, de modo a formar com segurança seu juizo sobre a direcção do tronco principal para Minas, cuja execução se esforçava encetar o mais promptamente possivel. Attendendo á preferencia já patenteada pelos juizos de profissionaes e bem assim ao estado de andamento em que se achava o exame da linha pelo valle do Parahybuna e João Ayres, resolveu completar os estudos sobre o terreno, relativos a este traçado; a urgencia, porém, de estabelecer os empreiteiros, em cerca de 100 kilometros de linha já approvados na 3ª e 4ª secções, fez com que todo o pessoal technico, de que a directoria da estrada podia dispôr, fosse necessario naquellas linhas durante os primeiros mezes, e só em outubro de 1869 poderam ser organisadas tres turmas de engenheiros para estudarem o traçado entre Juiz de Fóra e Entre Rios.

Escolha do traçado — Em agosto de 1870, colhidas sufficientes informações e maduramente pesadas, firmava a directoria da estrada seu juizo, adoptando como direcção geral da linha do centro para a provincia de Minas o traçado pelo valle do Parahybuna, garganta do João Ayres e valle do Rio das Mortes e dahi em demanda do valle do Rio das Velhas pela Lagôa Dourada, na serra das Vertentes.

Baseou sua escolha da linha por João Ayres nas seguintes considerações:

1.ª A conveniencia de levar uma grande via de communicação ao ponto mais central e importante,

A passagem da Mantiqueira pelo Bom Jardim levaria a estrada de ferro D. Pedro II ao valle do Rio Grande immediatamente pelas suas cabeceiras, e dahi para o valle de S. Francisco teria de galgar a serra das Vertentes, e para o valle do Rio Doce teria com mais difficuldade de vencer a serra das Taipas.

Não sendo prudente confiar-se que o governo geral emprehenda, desde já, as construcções nas tres direcções indicadas para os tres valles, ficava evidente que a melhor direcção do tronco da Estrada de Ferro D. Pedro II seria aquella que offerecesse maiores facilidades de construcção a entroncamentos nas outras direcções, para que pudessem estes ser executados por companhias particulares, e esta condição vemos que é melhor satisfeita pelo traçado preferido.

2.ª *Economia de construcção* — O traçado do tronco principal até S. João d'El-Rei, ponto commum, se compõe de duas grandes secções nas duas encostas da Mantiqueira.

Na encosta occidental a linha do João Ayres seria 10 leguas menos extensa do que a linha do Bom Jardim; admittido o mesmo custo por legua para as duas linhas, a de João Ayres custaria menos 4.000:000$, pelos orçamentos feitos, e sem levar em conta a opinião do engenheiro Passos, de que a linha do Bom Jardim deve ser mais cara por legua.

Na encosta oriental a linha de João Ayres estava orçada em cerca de 9.000:000$000.

Para a linha do Bom Jardim não havia estudos positivos; podia-se, porém, ajuizar seu custo, pelo conhecimento das condições geraes do terreno e comparação com outros analogos, em que se haviam executado obras. A extensão da linha era de 16 leguas e seu declive médio cerca de 1:100; este declive medio seria elevado á 1,5:100 se o considerassemos a partir do valle do Rio Preto, e seria analogo ao da serra do Mar; o traçado, por conseguinte, para não exceder as rampas já empregadas naquella subida, seria obrigado a conservar-se geralmente ascendente, não podendo, portanto, utilisar plenamente qualquer vantagem que lhe offerecesse o valle do Rio Preto; teria de cortar numerosos contrafortes dentro desse mesmo valle (além dos que tem a vencer para passar do valle do Rio Parahyba para esse). Era, por conseguinte, de esperar-se nesta linha

obras tão pesadas como as da serra do Mar e tendo estas custado mais de 1.700:000$ por legua, devia-se estimar que a linha do Bom Jardim, em condições analogas de traçado, não custaria em media, menos de 1.000:000$ por legua. A differença total do custo seria, portanto, em favor da linha de João Ayres e não menor do que 11.000:000$000.

3.º *Taxas de transportes* — A distancia de S. João d'El-Rei á Côrte pela linha de João Ayres é mais longa 11 leguas do que pela linha do Bom Jardim, e por esta consideração parece que vão ser sobrecarregadas as taxas da linha do centro com a escolha daquelle traçado. Admittido que a linha do Bom Jardim não é mais pesada ao trafego do que a de João Ayres, teremos na verdade que as despezas com o transporte de cada arroba serão maiores nesta linha na razão de 11 leguas de differença. Mas não é só a despeza do trafego que estabelece a taxa, é tambem a remuneração conveniente do capital empregado na estrada.

Já vimos que a linha do Bom Jardim custaria no minimo mais 11.000:000$, do que a do valle do Parahybuna, e esta differença representa um juro annual de 660:000$000.

Na linha do Parahybuna, suppondo-se um movimento total de 10.000.000 de arrobas percorrendo a differença de 11 leguas, produziriam uma despeza annual de 6 rs. por legua e arroba (vejam-se os relatorios do trafego de 1869 e 1870: 62,2 rs. por tonelada metrica kilometro) ou o total de 660:000$000.

Vê-se, por conseguinte, que o que a linha do Parahybuna poderá vir a despender afinal em accrescimo ás despezas do trafego, a linha do Bom Jardim perde desde a sua execução, em juros do capital de custo em excesso. Por conseguinte, as taxas de S. João d'El-Rei em diante e immediações communs aos dous traçados da linha do centro são independentes de suas distancias á Côrte e a mesma taxa é mais remunerativa do capital pela linha do Parahybuna do que pela linha do Bom Jardim.

Tomei a hypothese do movimento de 10.000.000 de arrobas, pouco inferior ao movimento actual da E. de F. D. Pedro II, porque provavelmente dentro destes 20 a 30 annos não será esse movimento attingido pelas regiões a que o attribuo (S. João d'El-Rei em diante e immediações) e quando chegue

a realisal-o alterar-se-hão as condições do trafego, será menor a despeza por legua e arroba de transporte, e a receita da estrada será tal que permitta mesmo o melhoramento de taxas.

4.ª *Renda da linha* — A construcção da linha pelo Bom Jardim duraria mais do que a de João Ayres, pelo menos cinco a seis annos, retardando em todo esse prazo o desenvolvimento da provincia de Minas; a linha de João Ayres vae satisfazer immediatamente a interesses já creados em maior escala, de onde lhe provirá desde o principio maior renda; assim, a linha do Bom Jardim formaria a sua renda nos primeiros annos, em curtos transportes de parte do actual movimento das estações da E. de F. D. Pedro II, entre Barra Mansa e Barra do Pirahy, que não se elevará a mais de 10.000 toneladas metricas por anno; a linha João Ayres formará sua renda desde principio, do movimento actual da estação de Entre Rios, cerca de 30.000 toneladas metricas, havendo a notar que destas, cerca de 13.000 toneladas representam o movimento de importação da provincia de Minas e parte da de Goyaz e se estenderia pela linha central, em grande escala, até seu termo.

Estimação do custo — Adoptado o traçado para a construcção da linha central de Minas, tratou a respectiva divisão do serviço da estrada de formular o orçamento. Baseando-se nos estudos feitos de João Ayres a S. Gonçalo da Ponte, no Paraopeba, e do preço de obras semelhantes para a avaliação do custo da extensão da linha, de João Ayres a Entre Rios, apresentou o engenheiro em chefe o seguinte orçamento:

SECÇÕES	KILS.	CUSTO POR KIL.	TOTAES
Entre Rios a Passa Tres .	53	45:000$000	2.385:000$000
Passa Tres a Juiz de Fóra .	25	65:000$000	1.625:000$000
Juiz de Fóra a João Gomes.	45	43:000$000	1.935:000$000
João Gomes a João Ayres. .	36	80:000$000	2.880:000$000
João Ayres a S. Gonçalo. .	185	60:000$000	11.100:000$000
S. Gonçalo a Macahubas. .	57	60:000$000	5.820:000$000
	441	. . . . .	25.745:000$000
Sejam.	. .	. . . . .	26.000:000$000

Como acabamos de ver, o orçamento apresentado para a linha do centro era de 26:000$; o necessario á conclusão das linhas approvadas era de 9.000:000$, relativos á 3ª secção até Porto Novo e á 4ª secção até Cachoeira.

O valor das linhas estudadas representava, portanto, a importancia de 35.000:000$, propondo-se a administração da estrada, nessa occasião, a concluir todas essas linhas em seis a oito annos.

Não contando com as annuaes decretações de fundos, o director da estrada apresentou ao governo um projecto para a obtenção daquella importancia, fundado nas seguintes bases:

« 1.ª Concessão da renda liquida annual da estrada, deducção feita da quantia necessaria para satisfazer em Londres os encargos do emprestimo especial de 1858.

2.ª Faculdade de emittir obrigações da estrada ao typo de 80 com 6 % de juro e resgataveis ao par, por sorteio.»

e demonstrando que concluiria a linha do centro em oito annos e resgataria todas as obrigações emittidas em menos de seis annos depois.

Analogo projecto apresentou tambem para a linha de S. Paulo até Cachoeira, fundado na renda especial desta linha que promettia ficar concluida em 1875 e resgatada em 1892.

O governo imperial acceitou a idéa do projecto e apresentou, na sessão de 20 de junho de 1870, uma proposta por intermedio do ministro da agricultura, Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque (depois Visconde de Cavalcanti) e concebida nos seguintes termos:

« Art. 1.º O governo fica autorisado a contrahir, por parte ou integralmente, o emprestimo de 35.000:000$ destinado a completar as linhas da E. de F. D. Pedro II, na

3ª secção até o Porto Novo do Cunha, na 4ª secção até a Cachoeira e no prolongamento até o rio das Velhas.

Art. 2.º Ficam revogadas as disposições em contrario.»

As discussões nas duas casas do parlamento fizeram com que essa proposta ficasse dependente da approvação do Senado na sessão legislativa de 1870; ellas, porém, trouxeram a conveniencia de se basear em explorações e orçamentos o traçado pelo Bom Jardim, o que a directoria mandou executar no intervallo das sessões legislativas, levando os seus resultados ao conhecimento do governo em 12 de maio de 1871. Estes estudos foram feitos pelos engenheiros A. A. Fernandes Pinheiro e J. M. R. Lisboa, de novembro de 1870 a março de 1871, e a favor da linha do Parahybuna, como se vê dos seguintes dados comparativos:

	LINHA DO PIRAPITINGA	LINHA DO PARAHYBUNA
	Kilm.	Kilm.
Extensão total até a Lagôa Dourada	298.780	279.641
Custo total	43.059:800$395	16.941:500$000
Maxima rampa empregada	0m,0266	0m,018
Minimo raio de curvas	163m,80	183m,44
Correspondentes a	7º—0'	6º—15'

Com estas novas informações foi o projecto novamente discutido na sessão legislativa de 1871, sendo então mutilado e substituido por outro que converteu-se na lei n. 1953 de 17 de julho de 1871, ([1]) que abriu o credito de 20.000:000$ para completar a 4ª secção e prolongar a estrada até Lagôa Dourada, sendo os estudos deste prolongamento approvados na mesma data.

([1]) Por engano dissemos á pag. 58 que o credito votado de 20.000:000$ teve outras applicações. Esse credito foi destinado á execução da linha central até Lagôa Dourada e a conclusão da 4ª secção (da Barra do Pirahy á Cachoeira), como consta do art. 1º desta lei. O seu art. 2º é que se refere a autorisações ao governo e foi o que motivou o nosso engano.

O orçamento da linha do Parahybuna apresentado ao governo imperial, em maio de 1871, foi o seguinte:

	KILOMETROS	PREÇO POR KILOMETRO	PREÇO TOTAL
Entre Rios á Sᵃ do Rio Preto . . .	30.000	72:966$000	2.189:000$000
Rio Preto a Mathias Barbosa. . . .	23.350	97:[illegible]$000	2.279:[illegible]$000
Mathias Barbosa a Juiz de Fóra. . .	25.[illegible]	51:[illegible]$000	1.293:[illegible]$000
Juiz de Fóra ás Lágeas.	45.900	45:000$000	2.065:500$000
[illegible] a João Ayres.	32.952	72:600$000	1.832:200$000
João Ayres á Lagôa Dourada. . . .	116.200	47:500$000	5.519:[illegible]$000
	272.642	. . . . . .	16.942:500$000

Transcrevemos ainda as seguintes observações do Dr. Honorio Bicalho:

« Vem aqui a proposito apresentar algumas considerações que me occorrem sobre o traçado da linha central, do alto de João Ayres ao valle do Rio das Velhas.

O traçado da linha ferrea até S. João d'El-Rei está definitivamente approvado, e já foram decretados os fundos necessarios para a sua construcção.

Ao tratar da linha do Rio Grande que é o prolongamento da de S. João d'El-Rei, veremos que nenhum outro traçado poderia seguir a E. de F. D. Pedro II, para satisfazer immediatamente a maior quantidade de interesses creados, do que buscar o valle do Rio Grande em caminho o mais direito, da capital do Imperio para a provincia de Matto-Grosso. Supponha-se executada a linha até S. João d'El-Rei, e vejamos d'onde com maior conveniencia poderá partir a linha principal para o Rio das Velhas, em demanda do valle do S. Francisco. Um dos pontos de partida póde ser, em conformidade com os estudos já feitos, das margens do Rio das Mortes na visinhança de S. João d'El-Rei.

Para o outro ponto de bifurcação que tenho a considerar, convém lembrar a orographia central da provincia de Minas. Sabe-se que as duas serras da Mantiqueira e das Vertentes se estendem nas direcções quasi parallelas de NE a SO.

Entre estas duas serras, como contraforte commum, acha-se a serra das Taipas, com o planalto de Barbacena, separando os valles do Rio Grande e do Rio Doce. A encosta oriental da Mantiqueira é o valle do Rio Parahyba e a encosta occidental da serra das Vertentes é o valle do Rio S. Francisco. Tratando de unir por meio de uma estrada de ferro os valles do Parahyba e de S. Francisco, o traçado, que em primeiro logar deve occorrer, será utilisar a ponte, representada pela serra das Taipas, lançada pela natureza entre as duas serras da Mantiqueira e das Vertentes.

Este é o outro traçado que considero, e seu ponto de partida seria da linha estudada de João Ayres a S. João d'El-Rei, nas visinhanças do Registro, na estrada ordinaria de Barbacena.

Apresentarei um rapido resumo das vantagens do traçado a partir do Registro, pelo alto das Taipas, em comparação com a linha a partir de S. João d'El-Rei.

1.º Distancia mais curta de cerca de oito leguas, para os transportes directos do valle do S. Francisco ao Rio de Janeiro.

2.º Melhores condições de linha em relação ao trafego, por ligar a linha preferida, dous pontos quasi á mesma altura, nas serras da Mantiqueira e das Vertentes, quasi sem descer nem subir; entretanto a linha de S. João d'El-Rei liga os mesmos pontos, descendo mais de 300 metros no valle do Rio Grande.

3.º Conseguintemente, economia de trafego para os transportes do valle do S. Francisco, não só por ser mais curta a distancia, como tambem por se effectuar em melhores condições de declive.

4.º Servir os municipios de Barbacena, Ouro Preto, Queluz e Marianna, sem prejuizo dos que são servidos pela linha de S. João d'El-Rei.

5.º Em verdade, contando-se a partir de S. João d'El-Rei ou a partir do Registro, terá esta linha uma extensão de mais seis leguas a construir, o que importará em uma differença de custo de 3.000:000$ talvez; mas, si considerarmos as economias do trafego directo do valle de S. Francisco, bastará um movimento de 5.000.000 de arrobas para cobrir os juros desse capital.

Demais, devemos considerar, em favor d'esse traçado que essas seis leguas de differença já são executadas

em caminho do valle do Rio Doce, pois o ramal para este valle seguirá esta extensão pelo traçado que acabamos de indicar, antes de alcançar as cabeceiras do rio de S. José do Chopotó ou do Rio Piranga. Não se deve esquecer que eu considerei já executada, como está sendo e deve sel-o, a linha até S. João d'El-Rei. Si a questão fosse de escolha entre linhas unindo simplesmente o valle de S. Francisco ao do Parahyba, sem considerar-se como ponto forçado S. João d'El-Rei, o traçado que acabo de descrever teria a seu favor até a economia no custo da linha.

A's considerações que acabo de apresentar faltava a base, que deve offerecer um reconhecimento com emprego de instrumentos, mas parecem-me de ordem a que se comprehenda esse reconhecimento antes de proseguir com a revisão do traçado além de S. João d'El-Rei. »

Promulgada a lei n. 1953, a directoria tratou logo de apressar a execução dos trabalhos da linha approvada até a Lagôa Dourada, assignando, de 3 de agosto a 12 de setembro de 1871, todos os contractos de empreitada e installando os serviços dos 88 kilometros, a partir de Entre Rios até 12 kilometros além de Juiz de Fóra.

Tal foi o movimento dado que em poucos mezes achavam-se em plena actividade mais de 4.500 operarios empregados nestes trabalhos, além dos do serviço de revisão da linha do Registro em diante. Devido a esse impulso, encetou-se em junho de 1872 a preparação do leito na serra da Mantiqueira.

*
* *

Como promettemos á pag. 194 vamos dar uma rapida noticia dos ramaes cuja construcção foi aconselhada pelo Dr. Honorio Bicalho, e que hoje

constituem projecto e linhas de companhias diversas.

Foram os ramaes do Rio Grande, de Pitanguy, do Rio Doce e Rio Verde e Sapucahy.

O primeiro partiria de um ponto do traçado estudado para a linha central de Minas, da confluencia do corrego de Prados com o Rio das Mortes, a cerca de sete kilometros de S. João d'El-Rei; d'aquelle ponto seguiria o Rio das Mortes até a sua confluencia com o Rio Grande, que acompanharia até o seu ponto de navegação, na confluencia do Ribeirão Vermelho, a oito kilometros da cidade de Lavras. A extensão d'este ramal era de 138 kilometros, orçado em 7.400:000$ pelo engenheiro F. P. Passos.

Para Minas Geraes o valle mais importante em superficie territorial é o do Rio S. Francisco, depois d'este é o do Rio Grande, que contém a quarta parte de sua área e cerca da quinta parte de sua população. Este ramal serviria directamente aos importantes municipios de S. João d'El-Rei, Lavras, Tres Pontas, Dôres da Boa Esperança, Alfenas, Oliveira e Formiga.

O segundo partiria de S. João d'El-Rei em demanda do valle do Rio Pará, que seguiria até á Ponte do Miranda, no mesmo rio, com uma extensão approximada de 210 kilometros e custo, em via estreita, avaliado em 9.000:000$. Este ramal serviria directamente aos municipios de Bom Fim, Pará, Pitanguy, Curvello, Paracatú, etc.

O terceiro partiria de um ponto conveniente da estrada de D. Pedro II em demanda dos valles do Rio S. José do Chopotó ou do Pi-

ranga, pelas suas cabeceiras, constituindo assim o ramal do alto Rio Doce. Mais nenhuma informação obtivemos sobre este ramal.

O quarto ramal, finalmente, partiria de Lavrinhas, 12 kilometros além de Queluz, galgava a encosta da Mantiqueira com rampas inferiores a 2 °/₀, atravessava esta serra na depressão chamada do Passa Quatro, penetrava no valle do Rio Verde pelas suas nascentes e acompanhava-o até sua confluencia com o Sapucahy. Este ramal ia interessar a exploração das aguas virtuosas da Campanha e de Baependy, sobre as quaes publicou informações curiosas o illustrado Dr. Caetano Furquim de Almeida.

Dos quatro ramaes aconselhados só este obteve do governo as honras de estudos, que foram executados pelo engenheiro Eduardo Bonjean.

* * *

Um dos primeiros actos da administração, que estamos historiando, foi a construcção de vastas officinas que substituissem as provisorias, estabelecidas pelo empreiteiro Price, como se vê do relatorio do director, apresentado em 25 de abril de 1869.

Escolhido o local para as officinas no Engenho de Dentro, sobrevieram difficuldades na acquisição dos terrenos, de modo que só em 17 de novembro de 1869 é que se conseguiu dar começo á sua construcção. Os planos, orçamentos e construcção, desde os alicerces até a sua final conclusão, foram organisados e dirigidos pelo

pranteado engenheiro José Carlos de Bulhões Ribeiro.

A falta de fundos necessarios, apertados nos limites do orçamento, foi causa do retardamento das obras, que só puderam ser concluidas em novembro de 1871.

Actualmente as officinas da estrada constituem um dos mais importantes estabelecimentos desta capital. Infelizmente, até hoje, ainda não se póde construir ahi nestas officinas uma locomotiva completa, como desejava e antevia para dias proximos o Dr. Honorio Bicalho.

Por officio de 12 de julho de 1870, a inspectoria do trafego apresentou á directoria da estrada a idéa de uma linha telegraphica subterranea, com o fim de isolal-a das acções atmosphericas na secção, a mais perseguida pelas interrupções. Acceita a idéa, effectuou-se a compra de cincoenta kilometros de cabos que chegaram em fins de 1871 e foram fornecidos pela casa Siemens, de Londres; fez-se o assentamento de Rodeio para baixo, verificando-se entre as estações de Rodeio e Palmeiras o perfeito serviço dos apparelhos em occasião de trovoadas, quando nessa mesma occasião os outros se achavam interrompidos.

Não obstante o bom resultado do ensaio, esse serviço foi suspenso!

Foi tambem em 1871 que a estrada effectuou a compra de apparelhos Morse para substituir os de agulha, de Cook.

Nesta administração iniciou-se o serviço de trens mixtos de viajantes e cargas, applicaram-se na 2ª secção as tres primeiras locomotivas

encommendadas do typo *Consolidation*, tendo a primeira empregada o nome de *Barbacena* e adoptou-se nos trens de viajantes o typo americano com communicação directa pelo centro, desde o ultimo carro até á machina.

O decreto n. 5198 de 11 de janeiro de 1873 determinou a desapropriação, em favor do Estado, do terreno de José Joaquim Ferreira de Lima e Silva, necessario ao serviço da estação Central, e o decreto n. 6692 de 24 de setembro de 1877 approvou a planta desse terreno.

O decreto n. 5235 de 24 de março de 1873 approvou as plantas, secções transversaes, perfis, declives, curvas e orçamentos relativos á 4ª secção da estrada, na parte comprehendida entre a estação de Queluz e a povoação da Cachoeira.

O decreto n. 5868 de 6 de fevereiro de 1875 approvou novas tarifas e instrucções para o serviço de transporte na estrada.

O aviso de 16 de março, do mesmo anno, determinou que a ponte mandada construir em frente á estação do Porto Novo do Cunha ficava pertencendo ao Estado, que pagou á provincia do Rio de Janeiro a importancia de 180:000$, nella despendidos.

O decreto n. 6238 A, de 28 de junho de 1876, approvou um novo regulamento para a direcção e administração da estrada.

Em 1 de novembro de 1876 foi supprimida a 2ª classe nos trens do interior, passando a 3ª a ter a denominação de 2ª, mas conservando as taxas daquella classe.

Completavam-se exactamente 18 annos (1 de novembro de 1858) que haviam sido excluidas da 3ª classe as pessôas calçadas.

O decreto n. 6670 de 28 de agosto de 1877 approvou os estudos definitivos de 56ᵏ.160ᵐ da linha principal, pelo planalto de Barbacena e alto das Taipas.

A portaria de 27 do mesmo mez e anno approvou as — Condições geraes, — especificações, tabellas de preços para as empreitadas de construcção das obras da estrada.

O decreto n. 6692, de 24 de setembro do mesmo anno, approvou a planta dos terrenos pertencentes a José Joaquim Ferreira de Lima e Silva e necessarios ao serviço da estação Central, entre S. Diogo e a ponte sobre o mangue, e ainda no mesmo anno tiveram approvação: por decreto n. 6721 de 20 de outubro — os estudos definitivos do trecho de 52ᵏ.090, desde o valle do Carandahy até á cidade de Queluz; por decreto n. 6728 de 3 de novembro — as plantas para o ramal da estação maritima da Gambôa; por decreto n. 6738 de 17 de novembro — a planta dos terrenos pertencentes aos herdeiros de José Joaquim Ferreira Junior, necessarios ao serviço da estação Central; e por decreto n. 6739 de igual data — a planta do terreno pertencente ao major Luiz Antonio Gonzaga Suzano, necessario ás obras de uma parte do ramal de Santa Cruz.

O decreto n. 7793, de 17 de agosto de 1880, approvou os estudos definitivos para a construcção da linha entre Queluz e Itabira do Campo, na extensão de 61ᵏ.390ᵐ, e pela lei n. 2984 de 10 de setembro, do mesmo anno, foi aberto ao ministerio d'agricultura, no exercicio de 1880-1881, o credito supplementar e extraordinario de 405:000$, destinado ao levantamento do leito do ramal de Sa-

popemba a Santa Cruz, e compra do material rodante.

A secção especial de contabilidade, na administração do trafego da estrada, foi creada pelo decreto n. 7932 de 11 de dezembro de 1880.

A lei n. 3141 de 30 de outubro de 1882 autorisou a construcção de um ramal para a cidade de Ouro Preto, capital da provincia de Minas Geraes, concedendo para tal fim o credito de 600:000$000.

Os estudos definitivos de Itabira a Sabará na extensão de 55k. 929, tiveram approvação pelo decreto n. 8551 de 27 de maio de 1882.

Em 1883, o decreto n. 8921 de 7 de abril reorganisou o pessoal technico e de escriptorio da via permanente e o de n. 9069 de 24 de novembro approvou os estudos definitivos e orçamento para a construcção das obras do ramal de Ouro Preto.

O decreto n. 9168, de 22 de março de 1884, approvou as modificações feitas nos estudos definitivos e orçamento do trecho de Itabira do Campo a Sabará, no prolongamento da linha do centro, e já approvado pelo decreto n. 8551.

As disposições regulamentares e o quadro do pessoal technico e de escriptorio da via permanente foram, ainda uma vez, reformados pelo decreto n. 9374 de 14 de fevereiro de 1885.

Sob proposta do engenheiro chefe da construcção, Dr. Lobo Leite Pereira, o governo imperial, por decreto n. 9520 de 21 de novembro de 1885, determinou que, a partir da estação de Lafayette, a bitola do prolongamento da linha do centro fosse reduzida a 1m,0 entre trilhos,

alterando-se os estudos organisados até Sabará, em cujo trecho já se achava atacada a construcção e preparado o leito para bitola larga até Itabira, numa extensão de $61^k.179$.

No relatorio do ministro da agricultura, de 1886, disse elle que a respeito do quebramento da bitola foram ouvidos: o chefe interino da directoria de Obras Publicas, o director da estrada e o chefe da 2ª secção daquella directoria.

Não conseguimos obter esses pareceres; mas sabemos que o do chefe da 2ª secção, que era então o engenheiro Dr. Amarilio de Vasconcellos, apoiava a projectada reducção da bitola de $1^m.60$ para $1^m.0$ e apresentava a idéa da intercallação dessa ultima bitola dentro da bitola larga e que se a trouxesse assim até á estação Central.

Essa mesma idéa foi ultimamente de novo apresentada e defendida com calor pelo engenheiro Gabriel Osorio de Almeida.

Com a bitola de $1^m.60$ tinha então a estrada, em trafego:

Até Lafayette.	462.280
Ramal de S. Paulo.	157.198
» de Porto Novo.	63.764
» » Santa Cruz	34.090
» » Macacos	4.929
» » Campinho.	1.524
» » Gambôa	1.123
Total	724.908

O eminente litterato portuguez, Ramalho Ortigão, aqui esteve, de agosto a novembro de 1887, e nesse lapso de tempo teve occasião de visitar

a Estrada de Ferro D. Pedro II e nella viajar em grande parte de sua linha. Nessa viagem deu-se um episodio, que traduz bem a fina gentileza do illustre viajante e constitue o mais eloquente elogio ao administrador de então, o pranteado engenheiro Ewbank da Camara.

— O viajante perguntára a alguem: onde poderei atirar esta ponta de charuto? Responderam-lhe: atire-a na linha — ao que elle replicou: Oh! é quasi um crime o que me aconselha, á vista da limpeza e perfeita conservação que nella tenho observado.

O elogio era bem merecido; naquella epocha era a linha da estrada um modelo de conservação e de asseio, impressionando mui agradavelmente a todos os viajantes, que viva satisfação sentiam nas estações, onde encontravam bellos jardins floridos e tratados com verdadeiro carinho.

O decreto n. 9882 de 29 de fevereiro de 1888 approvou novo regulamento para a estrada, sendo depois rectificadas as 1ª e 6ª tabellas das observações geraes, desse regulamento, pelo decreto n. 9931 de 11 de abril do mesmo anno.

O decreto n. 10.292, de 3 de agosto de 1889, approvou as plantas dos terrenos necessarios ao augmento da área da estação da Barra do Pirahy.

Proclamada a Republica no dia 15 de novembro de 1889, o governo provisorio, por aviso do ministerio do interior, sob n. 143 de 22 de novembro de 1889, mudou o nome da E. de F.

D. Pedro II, que passou a denominar-se ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL.

* * *

— O decreto n. 221 de 26 de fevereiro de 1890 concedeu o *direito de aposentadoria* aos empregados da estrada — e os de ns. 234 e 406 de 28 de fevereiro e 17 de maio, do mesmo anno, modificaram e deram novo regulamento á mesma estrada.

No n. 6 das observações geraes do decreto n. 406, acima mencionado, encontra-se a seguinte disposição:

> «Aos empregados que tiverem mais de 20 annos de serviço os vencimentos serão augmentados de mais 20 %.»

O decreto n. 686 de 23 de agosto, do mesmo anno, declarou de utilidade publica a desapropriação da fazenda do Pinheiro, na estação do mesmo nome e o de n. 707 de 30, do mesmo mez, autorisou a entrega da importancia das multas, impostas ao pessoal, á associação geral de auxilios mutuos da Estrada de Ferro Central do Brasil.

* * *

O decreto n. 701 de 30 de agosto de 1890 autorisou o resgate da E. de F. de S. Paulo e Rio de Janeiro para o fim de, transformada a bitola, ser encorporada á E. de F. Central do Brasil. Na justificação apresentada, com a mesma data,

ao governo, pelo ministro da viação, encontra-se a explicação do resgate projectado, de accordo com o § 12 da clausula 3ª das que baixaram com o decreto n. 5607 de 25 de abril de 1874. Na referida exposição de motivos encontra-se o seguinte :

> «Si o resgate tiver de ser regulado, na falta de accordo razoavel por parte da companhia, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio, não excederá, como facilmente verificareis, de 10.967:744$933, dos quaes, deduzido o saldo a pagar, na importancia de 5.367:227$292, do emprestimo pela companhia contrahido em Londres, restam apenas 5.600:517$641 a distribuir em apolices de 6 % pelos accionistas, podendo, portanto, corresponder a 215$600 por acção primitiva (19.356) e mais 42$000 por acção subsidiaria (33.969), valor real destas.»

O decreto n. 825 de 9 de outubro de 1890 abriu, ao ministerio da agricultura, um credito extraordinario de 10.000:000$ em titulos de juro de 5 % ao anno para o resgate da E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro.

Para esta mesma estrada, o governo baixou, no mesmo anno de 1890, os seguintes decretos : n. 1033 de 14 de novembro para organisar o seu serviço, fazer-se a transição do regimen da administração particular para a do Estado e executar-se a transformação da linha para bitola larga ; n. 1182 de 19 de dezembro, abrindo um credito extraordinario de 9.020:228$500 para os gastos com o alargamento da bitola e outras despezas ; e o de n. 1225 de dezembro, approvando um novo regulamento.

Em novembro de 1890 foi nomeado director dessa estrada o engenheiro Alfredo Maia, que nesse

cargo se conservou até a publicação do decreto n. 118 de 4 de abril de 1891, que supprimiu a directoria da S. Paulo e Rio de Janeiro e annexou esta estrada ao serviço da E. de F. Central do Brasil, sob cuja dependencia e direcção ficou, tendo esta tomado posse daquella em 9 do mesmo mez de abril.

Tendo, assim, o governo adquirido ou encampado esta 2ª parte do actual ramal de S. Paulo, comprehendendo o trecho de Cachoeira a S. Paulo, julgamos por isso conveniente dar um ligeiro historico dessa linha.

A idéa de uma estrada de ferro ligando S. Paulo ao Rio de Janeiro (Côrte) veio do Dr. Cockrane em 1840, que se inspirou na lei de 1835. (Vid. pags. 3, 6 e 103.)

Com o progresso da construcção da E. de F. D. Pedro II, que em 1861 tinha em trafego o trecho até Bifurcação e em adiantado estado o leito até Rodeio, os paulistas cuidaram então de vir ao encontro d'essa nova via de communicação.

D'ahi surgiu a lei provincial n. 8 de 19 de maio de 1862, em virtude da qual foi o engenheiro Daniel Makinson Fox, encarregado dos estudos de uma estrada de rodagem ou de ferro partindo da estação do Rio Grande, na E. de F. de Santos a Jundiahy, até a freguezia da Escada, na margem esquerda do rio Parahyba (districto de Mogy das Cruzes), devendo dahi até Cachoeira ser utilisada a navegação desse rio. Essa lei autorisava o presidente a contractar sómente as explorações e estudos; mas a lei provincial n. 16 de 21 de abril de 1863 autorisou o contracto para a construcção dessa linha e para os melhoramentos e navegação

do rio Parahyba, entre os pontos acima indicados, garantindo á empresa contractadora o juro annual de 7 °/ₒ sobre o capital maximo de 3.950:000$, durante 90 annos. A construcção d'essa linha foi contractada com os Srs. visconde de Mauá e João Ribeiro dos Santos Camargo, que não conseguiram organisar companhia.

A lei provincial n. 77 de 24 de abril de 1865 autorisou as despezas para novos estudos, que deviam terminar em Jacarehy e a lei n. 27 de 3 de abril de 1866, modificando o art. 26 da lei de 21 de abril de 1863, decretou a construcção da linha para locomotivas até Jacarehy e dahi em diante a navegação do Parahyba até Cachoeira. Para este fim concedeu o governo a garantia de juros de 7 °/ₒ sobre um capital addicional de 1.200:000$000.

Modificada assim a linha, o governo concedeu privilegio aos Srs. João da Costa Gomes Leitão e Dr. Joaquim Floriano de Godoy, que tambem não puderam organisar companhia, principalmente porque não inspirava a menor confiança a navegação fluvial. A' vista dessa difficuldade, a lei n. 43 de 12 de julho de 1869, além da garantia de 7 °/ₒ, já concedida, autorisou a presidencia a tomar acções da empresa, que se organizasse, até ao valor de 1.000:000$, como animação e auxilio ao capital de 5.000:000$, orçado para a navegação e construcção da estrada.

A lei provincial n. 38 de 28 de março de 1870, ainda autorisou a presidencia a garantir os juros de 7 °/ₒ sobre o capital de 4.000:000$ á empresa ou companhia que levasse a effeito a construcção do prolongamento da estrada, de Jacarehy á povoação da Cachoeira.

Foi só depois de aberto ao trafego o trecho da Barra a Vargem Alegre (janeiro de 1871) e de ter o governo imperial resolvido a construcção de seu prolongamento até Cachoeira, que o governo de S. Paulo decidiu definitivamente a construcção de uma via ferrea a entroncar na E. de F. D. Pedro II, e abandonou de vez a idéa da navegação e portanto de uma linha mixta. A lei provincial n. 28 de 24 de março de 1871 autorisou a construcção dessa via ferrea, mediante a garantia de juros de 7 °/o sobre o maximo capital de 10.655:000$ ou de £ 1.200.000 e em 2 de março de 1872 foi celebrado o contracto de construcção com os concessionarios Angelo Thomaz do Amaral e Domingos Moitinho, concedendo-se o privilegio de zona de 31 kilometros de cada lado da linha por 90 annos e pelo mesmo prazo a garantia de juros de 7 °/o sobre o maximo capital determinado.

Organisada no Brasil a companhia S. Paulo e Rio de Janeiro, passaram-lhe os concessionarios o privilegio da estrada, com todos os onus e direitos e estudos executados, pela quantia de 250:000$, paga em acções, conforme escriptura publica de 8 de maio de 1873.

Os estatutos da companhia foram approvados por decreto n. 5047 de 7 de agosto de 1872 e eleitos em assembéa de accionistas seus primeiros directores os Srs. Drs. Francisco I. Marcondes H. de Mello, depois barão Homem de Mello, presidente, Dr. Manoel Marques de Sá, vice-presidente e o tenente-coronel João Frederico Russell, director.

Foi nomeado, em 10 de setembro de 1872, para o cargo de superintendente da companhia, em S. Paulo, o Dr. C. Falcão de Souza Filho.

O capital da companhia foi fixado em 10.665:000$ ou 46:224$460 por kilometro e a construcção de todas as obras, inclusive material fixo e rodante, estações, officinas, etc., contractada em globo com Domingos Moitinho pela somma de 9.826:204$680 ou 42:588$936 por kilometro.

A sua construcção foi encetada em 31 de março de 1873 na estação do Braz, na cidade de S. Paulo, e tão grande impulso o empreiteiro deu ás obras, que em outubro do mesmo anno trabalhava-se de S. Paulo a Guaratinguetá numa extensão de 203 kilometros.

Ao impulso dado corresponderam grandes despezas, que absorveram quasi todo o capital, aqui levantado, no valor nominal de 5.331:600$, representados por 26.568 acções emittidas.

A directoria então recorreu ao governo geral pedindo a fiança do Estado á garantia provincial, que obteve por 30 annos pelo decreto n. 5607 de 25 de abril de 1874, expedido em virtude da lei n. 2450 de 24 de setembro de 1873.

Alterado assim o prazo da garantia, foram reformados os estatutos da companhia e approvados de novo pelo decreto n. 5734 de 27 de agosto de 1874.

Fortalecida pela fiança do governo geral, conseguiu a companhia, por esforços do director João Frederico Russell, um emprestimo em Londres de £ 600.000 ao typo de 96 %, juro annual de 6 % e amortização de 1 % para ser liquidado em 30 annos, dando em caução as 26.667 acções por emittir. O contracto foi celebrado em 1 de janeiro de 1875 entre a companhia e os banqueiros Louis Cohen & Sons. Neste mesmo anno, como já vimos,

foi a linha aberta ao trafego até Roseira e em toda a sua extensão em 1877.

Em 15 de julho de 1879 a companhia conseguiu levantar em Londres um novo emprestimo de £ 164.200 dando, como garantia ás debentures que emittiu, mais 7.302 acções das que retinha em seu poder, em virtude de commisso e de caução do empreiteiro Domingos Moitinho, elevando-se, portanto, os seus compromissos naquella praça a £ 764.200.

O decreto n. 7987 de 12 de fevereiro de 1881 approvou a mudança da séde da companhia, da cidade do Rio de Janeiro para a de S. Paulo.

Fica, deste modo, o leitor inteirado em relação á essa estrada que, como já vimos, passou ao dominio do Estado, constituindo com a 1ª parte, da Barra á Cachoeira, o actual ramal de São Paulo.

Continuemos com o nosso historico da E. de F. Central, interrompido á pag. 289 com a exposição que acabamos de fazer, sobre uma parte do ramal de S. Paulo.

O decreto n. 713 de 2 de setembro de 1890 deu novo regulamento á parte em construcção da estrada e o de n. 797, de 2 de outubro, approvou os estudos para a construcção das obras do prolongamento do ramal de Ouro Preto até á cidade de Marianna, tendo tambem os de ns. 947 e 1221 approvado os mesmos estudos e os do prolongamento de Marianna a Antonio Pereira.

Pelo n. IX do art. 3° do decreto n. 1045 de 21 de novembro de 1890 fez-se extensivo aos — empregados das estradas de ferro mantidas pelo Estado — o *montepio obrigatorio* creado pelo decreto n. 942 A de 31 de outubro de 1890 e relativo aos empregados do ministerio da fazenda.

Em 1891 foram expedidos os decretos:— n. 376 de 6 de junho, incorporando os serviços do prolongamento e ramaes da estrada de ferro Central á administração da parte em trafego,— n. 495 de 20 de agosto — n. 609 de 22 de outubro e — n. 634 de 24 de outubro, approvando cada um doze kilometros de estudos e respectivos orçamentos do prolongamento da linha do centro.

A lei n. 23 de 30 de outubro de 1891, que reorganisou os serviços da administração federal, mudou o nome do ministerio d'agricultura, commercio e obras publicas para o de *Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas* e, autorisado pela citada lei n. 23 e lei n. 126 B de 21 de novembro de 1892, que fixou a despeza geral para a Republica, o governo expediu o decreto n. 1142 de 22 de novembro de 1892, dando novo regulamento á essa secretaria de Estado.

*
* *

O decreto n. 754 de 7 de março de 1892 creou dous logares de ajudantes da locomoção, encarregados especialmente do serviço no trecho de Cachoeira a S. Paulo.

O decreto n. 821 de 23 de maio de 1892 alterou o art. 15 do regulamento approvado pelo decreto n. 713 de 2 de setembro de 1890, e o de n. 1035 de 6 de setembro de 1892 alterou provisoriamente a disposição da observação 4ª da tabella n. 4, annexa ao decreto n. 406 de 17 de maio de 1890.

Approvando trechos de estudos definitivos e orçamentos do prolongamento da linha do centro, foram ainda lavrados em 1892 os decretos: n. 828 de 28 de maio, n. 829 de igual data, e n. 1055 de 24 de setembro. O decreto n. 1128 de 8 de novembro, do mesmo anno, approvou as plantas de ligação das linhas n. 1 e n. 2 do tunnel n. 2 do ramal da Gambôa.

Pelo decreto n. 1271 de 11 de fevereiro de 1893 foram approvadas as plantas, perfil longitudinal e orçamento para a construcção do 2° trecho de 30 kilometros, do prolongamento da estrada, além da cidade de Sete Lagôas.

O decreto n. 1699 de 28 de abril de 1894 abriu o credito extraordinario de 5.000:000$ para a compra do material rodante, necessario á Estrada de Ferro Central do Brasil.

Pelo decreto n. 1950 de 26 de janeiro de 1895 foi rescindido o contracto celebrado, com o engenheiro Miran Latif, para a construcção de um trecho da linha do prolongamento.

Por aviso de 28 de março, do mesmo anno de 1895, foi creada a 6ª divisão provisoria para os estudos do alargamento da bitola, entre as estações de Taubaté a Norte (ramal de S. Paulo), e em 1 de maio, do mesmo anno, foram iniciados esses serviços, batendo-se a estaca — 0 — junto a Taubaté.

O decreto n. 2239 de 9 de março de 1896 approvou os estudos e orçamento para a construcção de um ramal ferreo, ligando a estação maritima da Gambôa ás linhas geraes da estrada de ferro Central.

Adiante verá o leitor a ampliação deste projecto de ligação, no decreto n. 2895 de 9 de maio de 1898.

Em setembro de 1896, a directoria recebeu as primeiras partidas do novo trilho estudado para substituir aos do typo B, do peso de $30^k,833$ por metro corrente, empregados na estrada.

Devido ao emprego das machinas Brooks, no serviço dos suburbios e da Serra, estes trilhos deixaram de offerecer as mesmas garantias de resistencia, apresentando em pouco tempo, no trecho da Serra, uma usura de $6,5^m/_m$ de que resultaram deformações e esmagamentos.

Em vista disso projectou-se o novo trilho com seus accessorios e se o denominou — typo C.

O trilho é Vignole, typo americano, peso de $42^k,171$ por metro corrente.

As suas dimensões principaes são:

Champignon, largura	$61,5^m/_m$
Alma.	$15^m/_m$
Largura do patim.	$113^m/_m$
Altura total.	$122^m/_m$

O comprimento normal do trilho é de $10^m,675$.

As talas são em fórma de cantoneira com o comprimento de $0^m,609$, ajustando-se aos trilhos por meio de quatro parafusos de $22,21^m/_m$ de diametro, munidos de arruellas Grower. Os trilhos pousam sobre sellas de apoio com inclinação de

$^1/_{20}$, tornando-se desse modo desnecessario o entalhe do dormente.

Em virtude do art. 6°, § 11, n. 10, da lei n. 360, de 30 de dezembro de 1895, expediu o governo o decreto n. 2247, de 26 de março de 1896, dando novo regulamento á estrada, o qual entrou em execução em 1 de abril deste mesmo anno.

O novo regulamento, substituindo ao de 17 de maio de 1890, veio em consequencia das razões justificativas apresentadas ao ministerio da viação por meio da desenvolvida exposição de 4 de junho de 1895 e creou junto á administração central uma intendencia e typographia destinadas a dirigir e fiscalisar tudo que fosse relativo ao material necessario aos serviços da estrada. Creou tambem a Inspectoria, do telegrapho e illuminação.

Pela mesma lei supra mencionada, n. 360, de 30 de dezembro de 1895, se considerou no orçamento a verba especial de 8.000:000$, destinada a completar o pagamento de 60 locomotivas Brooks, na importancia de 800:000$, e cujo fornecimento fôra contractado em 30 de maio de 1894 e a empregar o restante (7.200:000$) na compra de material rodante e na execução dos melhoramentos, propostos na referida exposição de 4 de junho de 1895, material e melhoramentos orçados em 15.780:190$ que o congresso reduziu a 14.519:690$000.

Eram os seguintes o material e melhoramentos considerados na exposição:

« — Acquisição de 515 carros e vagões

— Restabelecimento de 125 locomotivas precisando de grandes reparações.

— Augmento das officinas do Engenho de Dentro.
— Construcção de officina especial para fabricação de carros e provimento de ferramentas.
— Construcção de casas para operarios e de um edificio destinado á instrucção de aprendizes e operarios para a locomoção e trafego.
— Augmento da estação Central.
— Assentamento de elevadores nos armazens da estação maritima.
— Prolongamento da ponte da mesma estação e acquisição de seis vagões — guindastes, de 20 toneladas, para o serviço da ponte.
— Compra de quatro balanças Faubanks para 30 toneladas.
— Construcção de dous depositos, um em São Diogo e outro em João Gomes, (1) destinados aquelle a locomotivas e carros e este a locomotivas.
— Ligação das linhas ns. 1 e 2 na estação Maritima da Gambôa.
— Assentamento de segunda linha entre Sapopemba e Belém e entre Belém e Oriente.
— Ligação da estação de S. Diogo á projectada estação de triagem no antigo matadouro.
— Assentamento de terceira linha entre Belém e Bifurcação no ramal de Macacos e ponte sobre o rio Sant'Anna para linha triplice, afim de separar o mesmo ramal.
— Substituição de trilhos e accessorios na 1ª e 2ª secções da linha do centro.
— Substituição de superstructuras metallicas de pontes.
— Assentamento de apparelhos Saxby na Serra (*blok system*). »

O aviso circular n. 1, de 17 de fevereiro de 1896, determinou aos directores das estradas de ferro pertencentes á União, que esclarecessem o ministerio sobre a estrada a seu cargo, de modo a poder habilitar ao Senado nas informações pedidas, relativamente ao arrendamento das estradas.

(1) Actualmente — Palmyra

Obedecendo á circular, deram longas informações: o Dr. Teive e Argollo, sobre o prolongamento da E. de F. da Bahia ao S. Francisco e o marechal Moraes Jardim, sobre a E. de F. Central do Brasil.

Em virtude dos officios da directoria da estrada, sob ns. 77 A e 270, de 5 de fevereiro e 8 de maio de 1896, autorizou o ministerio da viação, pelo aviso n. 83 de 11 de junho do mesmo anno, o augmento de 50 %, a contar de 1 de julho seguinte, nos preços de transporte dos artigos comprehendidos na tarifa geral n. 3 (mercadorias) com excepção dos productos da lavoura, dos de outras industrias do paiz e dos artigos sujeitos á tarifas cambiaes.

Esse augmento produziu uma elevação media mensal de Rs 1.002:975$673 na renda bruta da estrada.

A lei do orçamento n. 429 de 10 de dezembro de 1896 revogou a aposentadoria que havia sido estabelecida para os empregados da estrada no § 20, n. II do art. 6° que estabeleceu:

« Os empregados das empresas custeadas pelo Estado não são considerados empregados publicos.»

Em dezembro de 1896 deu-se começo á execução das obras necessarias ao assentamento de uma terceira linha entre as estações Central e Cascadura e continuaram os trabalhos para o estabelecimento da 2ª linha entre Sapopemba e Belém; ambos esses melhoramentos comprehendidos no plano da exposição de 4 de junho.

Fóra desse plano, deu-se começo, tambem em dezembro, aos trabalhos para a linha circular em Madureira, que ficou concluida.

A linha dupla está concluida até a estação de Belém, com uma extensão de 61^k,675 e a linha triplice até a estação de Madureira, com uma extensão de 16^k,564.

Como obras de merecimento nesses trabalhos figuram: o rebaixamento do córte do Nazareth e sua consolidação, o aterro em seguida á ponte de 15^{m}o de vão, sobre o rio Nazareth, o longo aterro entre Maxambomba e Morro Agudo e córte de Austin. Entre Sapopemba e Queimados as difficuldades foram maiores, salientando-se, entre ellas: as pontes sobre os rios Caramujos e S. Pedro e a execução do grande aterro entre os kilometros 58 e 60.

Além desses trabalhos, fizeram-se os estudos e acha-se concluido o projecto para a triplicação da linha entre Belém e Bifurcação e duplicação entre Bifurcação e Barra do Pirahy.

Neste projecto, as linhas, á excepção das passagens dos tunneis, correm parallelamente, e em frente aos tunneis ns. 3 e 4 conseguiu-se contornar a montanha sem sahir-se dos limites technicos. A extensão dos novos tunneis projectados é de 4^k,925.0, sendo 3^k,207.0 de galerias revestidas e 1^k,718.0 de galerias abertas em rocha viva, comprehendendo 14 tunneis, em vez dos 16 existentes, entre Belém e Barra, cuja extensão total é de 5^k,504.82.

A extensão total dos tunneis projectados diminue, portanto, a extensão antiga de 579^m,82, que fica reduzida a 337^m,80 unicamente, considerando-se a eliminação dos dous tunneis ns. 3 e 4, que accusam uma extensão de 242^m,02.

* * *

A lei n. 427 de 9 de dezembro de 1896 autorizou o governo a arrendar, mediante concurrencia publica, as estradas de ferro da União para o fim do resgate do papel-moeda.

O decreto n. 2413 de 28 de dezembro, do mesmo anno, estabeleceu as bases para o arrendamento das mesmas estradas.

A lei e o decreto encontrará o leitor na 3ª parte deste trabalho.

No decreto n. 2412 de 28 de dezembro de 1896, que providenciou sobre o resgate do papel-moeda em circulação e sobre o serviço dos juros e amortização da divida externa, encontra-se, entre os recursos determinados para essas operações, parte do producto do arrendamento das estradas, considerada no paragrapho 5° do art. 2° e art. 6° do citado decreto.

Ao edital de concurrencia, cujo prazo foi prorogado por pedido dos interessados, apresentaram-se para a E. de F. Central propostas de diversos syndicatos europêos; mas nenhuma foi acceita.

A idéa de venda ou arrendamento das estradas do Estado não é nova; foi aventada no parecer, de 7 de abril de 1864, da camara dos deputados (Vid. pag. 237) e considerada no projecto de lei n. 55, de 11 de julho de 1864, nos §§ 1° e 3° do art. 3°; este autorizando a venda e aquelle o arrendamento.

Por occasião das duas propostas da companhia União e Industria (Vid. pags. 257 e 262) em 1867 e 1868, voltaram á discussão as duas idéas de venda e arrendamento das estradas.

Em seu relatorio de 1888, o ministro da agricultura advogou o arrendamento das estra-

das do Estado, no capitulo sob o titulo : *Rêde com garantia de juros do governo geral* e o Sr. general Costallat, em seu relatorio de 1893, refere-se a este capitulo, considerando a idéa

> « digna de consideração e de estudo ; sendo para lastimar-se que não fosse então attendida pelos poderes publicos, como merecia ».

* * *

O decreto n. 2417 de 28 de dezembro de 1896 deu novo regulamento á estrada, em execução da lei n. 429 de 10 de dezembro de 1896, cujo art. 6° § 13 alterou e revogou varias disposições do decreto n. 2247 de 26 de março do mesmo anno, ficando extensivas as modificações ordenadas, nos termos da lei, ás demais estradas de ferro da União em tudo quanto lhes fosse applicavel.

O mesmo decreto n. 2417, acima citado, consolidou a disposição constante do n. 6 das observações geraes do decreto n. 406 de 17 de maio de 1890 (Vid. pag. 289) na 1ª de suas observações geraes, que transcrevemos em seguida :

> « 1ª Os empregados que contarem mais de 20 annos de effectivo serviço, descontadas as faltas ou não, perceberão mais, como gratificação, a quinta parte de seus vencimentos. »

O decreto n. 2506 de 1 de maio de 1897 abriu ao ministerio da industria, viação e obras publicas o credito de 3.757:450$ para occorrer ao pagamento de indemnisação por lucros cessantes

nos contractos rescindidos de construcção de diversas estradas da União, entre as quaes figurava a Central do Brasil, na parte relativa ao seu prolongamento e ao do ramal de Ouro Preto.

O decreto n. 2675 de 16 de novembro de 1897 alterou as bases das tarifas da estrada, elevando-as.

*
* *

A estrada dispõe de um serviço de telephonia, distribuido por dous centros: estação Central e Engenho Novo e possue em serviço 161 apparelhos de diversos fabricantes, todos em bom estado de conservação.

Tem uma officina telegraphica, com o pessoal e material necessarios, para executar qualquer trabalho de electricidade; tem um serviço chronometrico e outro de 40 sinetas de aviso, de Siemens Brothers, que funccionam com perfeita regularidade; tem 22 apparelhos de Block System empregados no serviço dos suburbios e uma uzina para o fabrico do gaz comprimido (gaz Pintsch) cuja producção em media diaria tem sido de 397 metros cubicos, distribuindo mensalmente e em media o necessario para 2828 carros.

O serviço de luz electrica acha-se installado isoladamente nas estações Central, Maritima e S. Diogo e consta de 517 lampadas incandescentes e 37 de arco voltaico.

Tem além disso a illuminação a gaz corrente e petroleo, nas quaes se consumiu em 1896: 296.592 metros cubicos do primeiro e 6.000 caixas do segundo. A estrada possue 276 apparelhos

telegraphicos do systema Morse (Siemens Brothers) com seus accessorios, tendo em serviço 235 em bom estado, 5.833 pilhas, 112 para-raios, 190 campainhas electricas e 235 rodas para fitas.

Os postes empregados são de tres especies: ferro fundido Siemens, columna ôca de ferro galvanisado e trilhos usados.

Os de ferro fundido servem ás linhas telegraphicas da estação de Barbacena, á da Paz, ramaes de Ouro Preto e Macacos e telephonicas da Central a Realengo; os de columna ôca ao ramal de Porto Novo e finalmente os de trilhos usados nos demais trechos da Central a Barbacena, Barra do Pirahy a S. Paulo e ramal de Santa Cruz.

Os isoladores empregados são exclusivamente os de Capanema ns. 1 e 2.

A quantidade de postes em serviço até o fim de 1896 era a seguinte:

Trilhos usados	12.182
Ferro fundido.	3.635
Columna ôca.	852
Total	16.669

Até 31 de dezembro de 1896 era o seguinte o custo das diversas secções e ramaes da estrada:

BITOLA DE 1m.60

LINHA DO CENTRO

1ª Secção

Da *Central a Belém*: com a extensão de 61k.675.	9.669:706$373
ou por kilometro	156:784$862

2ª Secção

De *Belém á Barra* com a extensão de 46k.405	14.688:225$178
ou por kilometro	316:522$469

3ª Secção

Da *Barra a Entre Rios* com a extensão de 89k.589	4.951:507$489
ou por kilometro	55:269$145

4ª Secção

De *Entre Rios* a *Marianno Procopio* com 80k.081 de extensão	12.101:390$511
ou por kilometro	151:114$378

5ª Secção

De *Marianno Procopio a Lafayette* com a extensão de 184k.530	21.416:989$707
ou por kilometro	116:062$427

RAMAES

De *Santa Cruz* (de Sapopemba ao Matadouro) com 34k.090 de extensão . .	1.237:267$862
ou por kilometro.	36:294$152
Da *Gambôa* (da Central á estação Maritima) com a extensão de 1k.123 . .	94:672$843
ou por kilometro.	84:303$511
De *Macacos* (de Bifurcação a Macacos) com a extensão de 4k.929	77:250$756
ou por kilometro	15:672$703
De *S. Paulo* (da Barra á Cachoeira) com 157k.198 de extensão.	11.425:109$614
ou por kilometro.	72:679$739
Do *Porto Novo do Cunha* (de Entre-Rios a Porto Novo) com 63k.764 de extensão	5.454:208$939
ou por kilometro..	85:537$434
Do *Paty do Alferes* (estudos)	11:678$770

Essas importancias elevam-se ao total de 81.128:008$042, não estando comprehendido o ramal do Campinho, com a extensão de 1k.524 e que, por cessão do ministerio da guerra, passou ao dominio da estrada, em fevereiro de 1879.

Para o total geral desta parte da bitola de 1m.60 precisa-se considerar mais o seguinte:

Estações	5.480:318$660
Officinas e depositos em S. Diogo . . .	1.204:776$289
Officinas e depositos no Engenho de Dentro	2.496:549$613
Casas de machinas na Barra, Entre Rios, Burnier, Palmyra e Lafayette . . .	1.239:689$893
Material rodante.	25.160:112$506
Moveis e utensilios.	811:231$946
Proprios diversos	298:237$990
Illuminação a gaz Pintsch.	159:837$476
Somma.	36.850:754$373

Esta com a importancia acima dá o total de 117.978:762$415, que divididos pela extensão de 723k.384 em trafego de bitola de 1m.60, apresenta para o custo médio por kilometro a quantia de 163:092$855.

BITOLA DE 1m.00

LINHA DO CENTRO

6a Secção

De *Lafayette á Sete Lagôas* com a extensão de 221k.131	13.035:339$406
ou por kilometro	58:948$494

RAMAES

De *S. Paulo* (da Cachoeira á estação do Norte) com a extensão de 230k.722 .	13 109:776$044
ou por kilometro	56:820$658
De *Ouro Preto* (de Burnier a Ouro Preto) com a extensão de 42k.446.. . . .	4.308:702$558
ou por kilometro	101:510$214

As importancias acima, referentes á bitola de 1m.00, se elevam a 30.463:818$008; addicionando-se mais as seguintes verbas:

Estações	910:844$711
Deposito de machinas no Norte	217:668$228

obtem-se, para a bitola de 1m.00, o total de 31.582:330$947, que divididos pela extensão de 494k.299, relativos ao trafego dessa bitola, dá para o seu custo médio kilometrico a quantia de 63:893$274.

Considerando mais:

Material em serviço	16.330:562$254

teremos para o custo total da estrada, até 31 de dezembro de 1896, a somma de 165.891:655$616.

Com a data de 9 de janeiro de 1897 foram publicados os editaes para arrendamento das estradas de ferro da União, comprehendendo oito estradas, entre as quaes figurava em primeiro lugar, a Estrada de Ferro Central do Brasil, com o prazo de recebimento de propostas até 15 de maio, do mesmo anno. Por aviso de 14 de maio, do mesmo anno, foi esse prazo prorogado até 9 de setembro desse mesmo anno.

O arrendamento das estradas foi determinado pelos ns. 1, 2, 3, 4, 5 e 6 do art. 4° da lei n. 429 de 9 de dezembro de 1896 e de conformidade com o decreto n. 2403 de 28 do mesmo mez.

Em 22 de janeiro de 1897 inaugurou-se o alargamento da bitola do ramal de S. Paulo até a estação de Apparecida.

Adiante, na *descripção do traçado*, damos a inauguração do alargamento até Taubaté.

Em maio de 1897 concluiu-se o serviço de locação de Taubaté a Norte, para o alargamento da bitola, accusando a extensão de $153^k.790$.

O ramal do Campinho, que figurou sempre em todos os relatorios como uma linha especial de $1^k.524^m,05$ de extensão, passou, no fim do anno de 1897, a representar a linha triplice de Cascadura a Madureira e a figurar como linha singela unicamente de Madureira até o ponto em que a linha circular o abandona, n'uma extensão de $168^m.350$, que continúa a conservar a mesma denominação de ramal do Campinho.

O decreto n. 2895 de 9 de maio de 1898 ampliou, em relação á estação Central, os melhoramentos constantes do decreto n. 2239 (vid. pag. 298) como se vê do seu

> « Artigo unico. Fica approvado o projecto de alargamento da área occupada pela E. de F. Central do Brasil, desde a estação Central até a de S. Diogo, incluindo o melhoramento da ligação com o ramal da Gambôa, de conformidade com a planta que com este baixa, rubricada pelo director geral da Directoria de Obras e Viação da Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas e em substituição aos que foram approvados pelo decreto n. 2239 de 9 de março de 1896. »

No dia 29 de outubro de 1898 foi inaugurada a juncção da linha, que liga a estação maritima da Gambôa com as principaes linhas da estação Central. Este trecho de linha é de 1.700 metros, cortando as ruas D. Feliciana, commandante Maurity, America e Providencia, entrando no tunnel, que foi alargado convenientemente para o transito dos trens. Começou a ser construido em

5 de agosto de 1898 e a juncção se fez na vespera da inauguração.

Parallelamente a esta linha, construiu-se outra, que veio completar o plano que presidiu á esta ligação e do qual nos occuparemos adiante.

Além destes serviços, proseguiram, com actividade, os trabalhos do prolongamento da ponte na estação maritima da Gambôa, os de augmento da estação Central e da cobertura das plataformas. No dia 29 de outubro de 1898 ficou prompta a 2ª cobertura da parte recta, e dous dias depois foram assentados os postes para a cobertura da parte curva.

Segundo o projecto, a estação teria cinco plataformas para servirem ao total de 11 linhas; duas para os suburbios, duas para o interior e uma auxiliar. Ellas seriam separadas por gradis de ferro, ladrilhadas no primeiro plano e em seguida cimentadas até o fim; a *cabine* seria mudada para a cancella da Providencia e ahi collocada, em forma de ponte, sobre as linhas.

Em 30 de dezembro de 1898 chegou a Cascudos (actual Silva Xavier), no prolongamento da linha do centro, a primeira locomotiva para o serviço de lastro. Com a data de 31 de dezembro, do mesmo anno, publicou o *Diario Official*, de 1 de janeiro de 1899, o decreto n. 559, sanccionando a lei do orçamento da receita geral da Republica, pela qual o Congresso Nacional autorisou ao governo, no n. VIII do art. 3º

> « a arrendar ou alienar, do modo que julgar mais conveniente, as estradas de ferro da União, applicando o producto da operação á reorganisação financeira do paiz ».

Em 20 de fevereiro do mesmo anno, de 1899, foi inaugurado o trecho do prolongamento da linha do Centro, entre Sete Lagôas e Silva Xavier, com a extensão de 22^{k},286^{m},0.

Em 12 de maio de 1899 foi concluido o prolongamento da ponte da estação maritima e nesse mesmo dia entregue ao serviço publico. O serviço foi contractado em 11 de fevereiro de 1898 com o engenheiro Bernardo Ribeiro de Freitas e referia-se ao prolongamento de 90^{m},0, que foi augmentado de 12^{m},0, pelo pessoal technico da estrada, empregando-se para isto as sobras do primitivo material, abandonado á acção do tempo, por julgarem-no sem applicação. Com essa extensão accrescida, de 102^{m},0 ficou a ponte com o comprimento de 319^{m},0 e sobre ella foram estabelecidas ligações, entre as tres linhas, para melhor facilitar os serviços de manobras, carga e descarga.

Os trabalhos, de grandes melhoramentos na estação Central, foram encetados em maio de 1898 e concluidos em 1899 os do edificio principal e respectivas plataformas, terminando-se em 1900 o armazem L e a pequena área do calçamento do pateo inferior.

A *Noticia*, de 3 de agosto de 1899, deu a respeito a seguinte descripção detalhada, que transcrevemos:

A NOVA ESTAÇÃO

« . . . .
. . . .

Inaugurada em 29 de março de 1858, com a assistencia das principaes autoridades da época e

conjunctamente com um trecho de linha de 48 kilometros, inauguração que causou o mais justo jubilo a todos que comprehendiam a importancia do emprehendimento, recebida com enthusiasmo por uma população capaz de ver na pequena estrada que começava a promessa de um colosso que o futuro não desmentiu; era essa estação um edificio para attender ás necessidades da occasião; construida sem preoccupações architectonicas, em um espaço relativamente acanhado e, portanto, constituindo um serio embaraço para futuras ampliações.

Entretanto, esse estado de cousas permaneceu até 1869, quando novas necessidades impostas pelo desenvolvimento da estrada trouxeram inadiavel obrigação de augmentar o edificio, já incompativel com as funcções de centro de uma importante via-ferrea, carecendo, para desempenhal a, de toda a energia e dedicação do pessoal, afim de vencer as difficuldades da accumulação de serviço em um espaço relativamente restricto. Pouco se fez.

As circumstancias da época e as condições economicas permittiram sómente a introducção de pequenos melhoramentos, a construcção de alguns edificios isolados sem o nexo que o seu destino impunha e sem obedecer a um plano harmonico que as necessidades do serviço tinham direito de exigir. E assim correram os annos.

Si, porém, a estação Central não conseguia melhorar, a estrada desenvolvia-se para acudir ao seu trafego, sempre crescente.

A fertilidade do sólo mineiro e a uberdade dos terrenos paulistas chamavam insistentemente este poderoso e rapido meio de transporte. Havia, é certo, difficuldades a vencer, obstaculos que a natureza, talvez ciosa de suas riquezas, collocou para embargar a passagem do homem.

Mas, parallelamente á energia da defesa correu á tenacidade do ataque a engenharia na nobre tarefa de dominar a natureza em proveito das necessidades humanas; empenhou-se na luta, de onde deveria sahir vencedora, pondo em jogo a sua sciencia, o seu engenho e a sua perseverança.

Os contrafortes foram cortados e as grotas cheias de aterro; aqui, um precipicio era contornado; alli, uma montanha perfurada; adiante um viaducto li-

gava duas pontas separadas por um abysmo, depois uma ponte annullava a resistencia de um rio e a estrada seguia sempre em busca de zonas.

Para o desenvolvimento extraordinario que attingiu a Estrada de Ferro Central do Brasil não era sufficiente o edificio que até pouco tempo servia como estação Central. Não só suas dimensões escassas não comportavam o funccionamento das muitas repartições necessarias á marcha regular do trabalho, como seu aspecto desgracioso não ficava em harmonia com a importancia do fim a que era destinado semelhante edificio.

Uma administração energica e activa, porém, emprehendeu reformal-a e fez surgir, em prazo relativamente curto, o bello edificio que, si não poude attingir ás dimensões de um colosso, nem ostentar primores de architectura, porquanto sua construcção teve de obedecer ás imposições do local e ás restricções financeiras, poude attender ás exigencias actuaes do serviço e merecer o nome de estação Central de uma importantissima estrada de ferro.

Vem, pois, a proposito, devendo em breves dias ser inauguradas as obras que alli foram executadas, dar aos nossos leitores mais detalhadamente, porque só o fizemos ha tempos em noticias destacadas, os importantes melhoramentos por que passou a Central.

Construcção de duas alas, á direita e esquerda do edificio existente, occupando uma área de 2.875^{m2},00. Na ala esquerda serão estabelecidos os seguintes serviços:

PAVIMENTO SUPERIOR

Directoria, secretaria, salão de conferencias e sala de informações.

PAVIMENTO INFERIOR

Destinado especialmente ao serviço dos suburbios, como salão de espera para senhoras, bilheterias de 1ª e 2ª classes, collocadas no vestibulo, gabinetes de luxo munidos de *watter closets*, mictorios e serviço de bagagens.

Na ala direita:

PAVIMENTO SUPERIOR

Occupado com a thesouraria e pagadoria separadas por um corredor central. Tanto a thesouraria como a pagadoria acham-se divididas em salões, onde se installaram, separadamente, as diversas subsecções dessas repartições.

Os cofres dos valores acham-se nessas repartições embutidos na parede. Na pagadoria foi estabelecida a sala dos pagamentos do pessoal da estrada, dependencia essa sob todo ponto de vista necessaria.

PAVIMENTO TERREO

Neste pavimento serão estabelecidos o restaurante e suas dependencias, ficando entre o salão e o antigo edificio a sahida para os passageiros do interior, e do lado opposto o vestibulo da sahida para o pavimento superior.

EDIFICIO CENTRAL

Será occupado pelas diversas repartições do trafego e contabilidade no pavimento superior, sendo a parte terrea destinada exclusivamente para os passageiros dos trens expressos e do interior.

Para uniformidade da construcção, foi substituido todo o revestimento do antigo edificio, de modo a ficar igual ao das alas construidas.

NA GARE

Os trabalhos são inteiramente novos; da antiga installação nada foi conservado e a distribuição das linhas obedece ao plano geral dos melhoramentos, que para o futuro sejam necessarios. Das onze linhas que se abrigam sob a coberta, nove estão encostadas a outras tantas plataformas e duas servem de linhas auxiliares de deposito de carros.

PLATAFORMAS

As plataformas, em numero de cinco, contendo nove embarques, occupam uma área de 6.565^{m2}.o são construidas de alvenaria de pedra com capeamento

de cantaria sobre os muros. Entre o meio da segunda fila de columnas e o edificio acha-se a grande plataforma geral, que é separada das primeiras por meio de um gradil de ferro munido de portões que permittem a entrada e sahida dos passageiros.

Tanto a grande plataforma como as de embarque são revestidas de ladrilho *trottoir*.

REVESTIMENTO DO SOLO

O revestimento do solo das dependencias do pavimento terreo é feito de ladrilhos de ceramica de lavores singelos e côres neutras.

RESERVATORIO D'AGUA

No fim da plataforma da esquerda, n. 1, está collocado sobre base de alvenaria o grande reservatorio d'agua para as locomotivas.

CHARPENTE

A *charpente* metallica que occupa uma área de 12.577 metros quadrados, está dividida em tres lances que assentam sobre 72 columnas de ferro fundido distribuidas em tres filas e sobre o muro do lado da rua general Pedra. O comprimento maximo da cobertura é de 156 metros e o vão maximo das tesouras de 28m,460. No fecho das tesouras e em todo o comprimento de cada lance está collocada uma lanterna envidraçada que permitte a passagem da luz e ventilação das plataformas.

No espaço que separa o edificio da primeira linha de tesoura foram collocados sobre consólos de ferro caixilhões envidraçados, de modo a dar luz para o interior da estação e plataforma geral. Sobre esses consólos assenta uma leve armada, typo Santo André, sobre a qual pousam as tesouras de testa, tambem munidas de caixilhões envidraçados.

Em frente ás alas lateraes foram collocadas *marquises* envidraçadas com o fim de abrigar aos passageiros que tenham de esperar conducção fóra da estação.

Ainda como melhoramento foram construidos dous grandes edificios, onde foram installados os escriptorios do trafego, contadoria, impressão de bilhetes, officina autographica, archivo e arrecadação, sendo parte do pavimento terreo dessas novas dependencias destinada ao armazem de recebimento de bagagens para o interior.

Por completa modificação passou o apparelho de signaes Saxby, que funccionará provisoriamente até que nova installação seja feita de accordo com o plano estudado.

Releva notar a circumstancia feliz de que durante alguns mezes fez-se o serviço sem interrupção do transito dos passageiros, quer do interior, quer dos suburbios, não occorrendo nenhum accidente lamentavel.»

Com as reparações geraes do antigo edificio e obras novas desta estação dispendeu-se a quantia de 1.976:428$097.

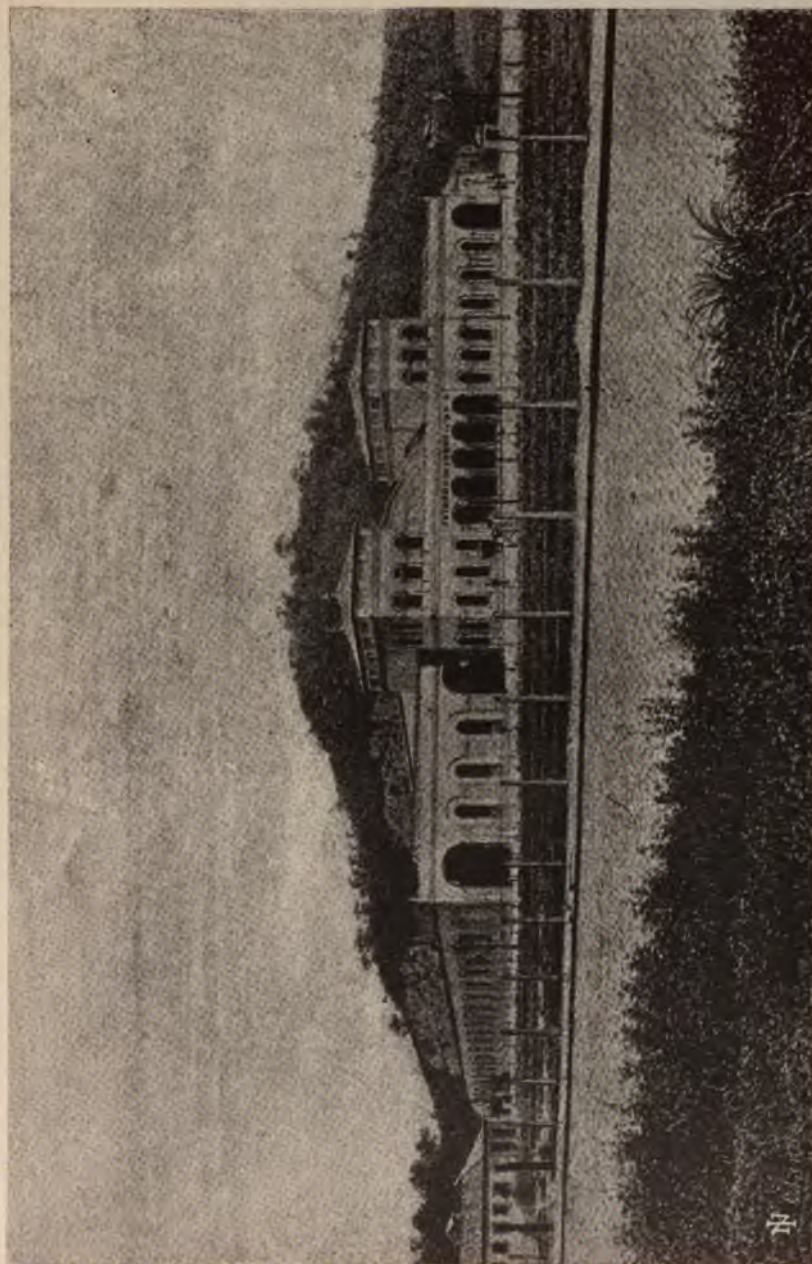
Para bem se avaliar as vantagens obtidas com o novo edificio, com as modificações das plataformas e construcção das alas, apresentamos o quadro comparativo do que existia com o que se acha executado.

DESIGNAÇÕES (1)	QUANTIDADES		DIFFERENÇAS PARA MAIS
	antigas	novas	
Edificio (dous pavimentos)	1.403m^2.50	2.875m^2.38	1.491m^2.88
Plataforma:			
Area geral coberta	3.917m^2.00	12.577m^2.298	8.630m^2.208
» de plataformas	3.156m^2.00	6.565m^2.608	3.409m^2.608
Numero de plataformas	3	5	2
» » linhas abrigadas	4	10	6
Extensão » » »	294m.00	1.489m.80	1.195m.80
» » » ao longo das plataformas	886m.00	1.377m.200	491m.200
» » plataformas	970m.00	1.443m.80	473m.80

(1) Extrahido do *Relatorio* da estrada, de 1898.

ESTAÇÃO CENTRAL

MODIFICAÇÃO DE 1869

Pag. 318

As suas condições technicas são as seguintes:

Raio minimo das curvas (uma)	120^m,13
correspondente a	9°,33
Rampa maxima para a Maritima	0^m,008
Extensão em alinhamentos rectos	292^m,00
» » » curvos	1248^m,00
» » nivel	629^m,50
» » rampa	948^m,00
Extensão total (bocca do tunnel n. 2 á ligação) .	1540^m,00

Para concluir, damos em seguida a descripção d'esse melhoramento, feita pela *Noticia* de 1 de setembro de 1899:

O NOVO RAMAL DA MARITIMA

« Não ha muitos dias, tivemos occasião de offerecer ao publico uma noticia detalhada dos grandes melhoramentos executados na nossa primeira viaferrea, a Central do Brasil.

N'esse artigo, os leitores sem duvida terão bem patente, salientámos a importancia das obras executadas, quer sob o ponto de vista esthetico, quer com relação ás exigencias do serviço que eram chamadas a attender.

N'aquella descripção, porém, a escassez de espaço não nos permittiu tratar de um serviço importantissimo, desde longos annos reclamado, que serviu de objecto ás preoccupações de muitas administrações e só agora realisado.

Queremos fallar do novo ramal da Maritima.

E' sabido que no antigo estado das cousas os trens que chegavam ou que partiam da Maritima tinham forçosamente de chegar á Central, afim de effectuar a necessaria reversão.

Esta circumstancia addicionada ao movimento crescente de passageiros nos suburbios trazia uma complicação no serviço que em futuro não remoto tornar-se-hia completamente indominavel.

Foi esta circumstancia sabiamente prevista e já ha muito constituindo objecto de cuidado de ad-

ministrações passadas, que determinou o estudo de um novo traçado que fizesse a ligação da Maritima ás linhas do interior.

O problema não era facil, o terreno era relativamente accidentado para exigir obras cujas importancias aggravavam-se com as desapropriações.

Tratava-se de uma zona muito procurada, de grande movimento, e, portanto, com os requisitos necessarios para tornar indecisos os animos mais resolutos.

Não fosse a urgencia da necessidade e certamente este projecto continuaria a dormir no archivo da estrada, esperando uma opportunidade, que só a força imperiosa das circumstancias faria surgir.

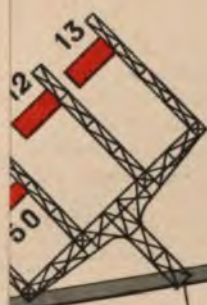
A linha em questão começa na bocca do tunnel n. 2, sob o morro do Livramento, no antigo ramal, atravessa a rua da Providencia, a rua da America, passa ao longo da rua Josephina, cujas edificações foram desapropriadas, dirige-se para os fundos do abrigo de carros do deposito de S. Diogo, contorna pela frente a pedreira do mesmo nome, indo finalmente entroncar nas linhas principaes da estrada, na estação da Praia Formosa, com um desenvolvimento de 1540^{m} 0.

Nesta extensão existe uma rampa de 5 millimetros, com um comprimento de 480 metros, sendo o resto de nivel e de outra rampa.

A planta desta linha offerece curvas de 120 metros e 13 centimetros, de 286^{m}, 54 e 1448^{m}, 50 de raios com um desenvolvimento de 1248^{m},00, sendo o resto em tangentes.

Como se vê existe na nova linha um raio minimo, de 120 metros, impossivel de evitar em vista das multiplas condições a que ella teve de attender.

Convém chamar a attenção para um ponto importante : é a perfeita segurança que se obtem, a circulação dos trens no entroncamento na Praia Formosa, graças a uma bem combinada applicação dos apparelhos Saxby.

Mesmo na hypothese de uma desobediencia por parte do machinista, que dirige um trem, vindo da Maritima, e que poderia ter como consequencia um choque com qualquer trem que circulasse nas linhas principaes, esta hypothese está perfeitamente prevista ; em semelhante caso a teimosia do machinista será terrivelmente castigada pelo descarrilamento do seu

L
13
12
50
FERROLHO 32
IV
para
Bagagem
para IV
47
52
IANOBRAS DE TRENS
RES
ra
Linha
L
Linha
IV para J
IV para FGH
56
AS
PARADA-LINHA DO
Parada
absoluta
Pr
. C.
o das Instrucções aos Machinistas
IONAL

trem, em virtude do funccionamento automatico ligado ao signal de parada.

E nem parece extranho esse modo de prevenir um desastre provocando outro ; é melhor isto do que deixar a possibilidade de um encontro com um trem de passageiros, por conseguinte sacrificar muitas vidas á distracção de um máo funccionario.

O que é novo, o que merece muita importancia é a lembrança, pela primeira vez entre nós posta em execução, de ligar o mecanismo de descarrilamento ao mechanismo de signaes em ordem de produzir o seu funccionamento simultaneo.

E' um melhoramento, emfim, importante, o que hoje foi inaugurado ; elle representa uma grande simplificação de serviço e por conseguinte o augmento implicito da capacidade de manobras na estação Central.

Não será talvez um desses melhoramentos cuja importancia falle alto aos olhos do primeiro observador, mas representa bem uma conquista obtida pelos esforços perseverantes daquelles que, tendo a seu cargo a responsabilidade de um serviço, não descançam nesta lucta de progresso, o que é muito louvavel na realisação do que é realmente util, e do que se impõe pela opportunidade da execução, correspondendo em absoluto ao bem publico. »

* * *

Por proposta da presidencia do estado de Minas Geraes, passou o ramal ferreo de Bello Horisonte para o dominio do governo federal, que por elle pagou 2.743:000$, por jogo de contas com o banco da Republica.

O ministerio da Fazenda, por aviso de 14 de novembro de 1899, communicou ao da Viação ter sido lavrada, em notas do tabellião Evaristo Valle de Barros, a escriptura de venda do referido ramal, feita á União pelo estado de Minas Geraes ; e por aviso de 30, do mesmo mez, o mi-

nisterio da Viação autorisou á directoria da E. de F. Central a tomar conta desse ramal, que assim ficou encorporado á estrada, conservando a mesma denominação.

A sua entrega á estrada foi feita pelo estado de Minas, em 3 de dezembro do mesmo anno, e o seu desenvolvimento accusou uma extensão de 14^k,096.

Considerando esta extensão e o preço pelo qual foi obtido, vê-se que a nova linha, com todos os seus bens, custou ao governo a quantia de 19:466$515 por kilometro.

No dia 13 de dezembro, do mesmo anno, é que se realizou o acto da transferencia pelo seguinte

«TERMO DE RECEBIMENTO DO RAMAL FERREO DA CAPITAL DO ESTADO DE MINAS GERAES E INCORPORAÇÃO DO MESMO RAMAL Á ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

Aos 13 dias do mez de dezembro de 1899, presentes na Estação da Capital de Minas os Srs. Dr. David Campista, Secretario da Fazenda do Estado de Minas Geraes, por parte do Governo do mesmo Estado, o Dr. Alfredo Eugenio de Almeida Maia, director da E. de F. Central do Brasil, foi por este declarado que, autorisado por aviso n. 119, de 30 de novembro ultimo, do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, recebia, para ser encorporado á E. de F. Central do Brasil, o ramal ferreo da capital do Estado de Minas, vendido á União por escriptura lavrada em notas do tabellião Evaristo Valle de Barros, com todos os edificios e dependencias, mobilia, material fixo, rodante, telegraphico, locomotivas, carros e wagões, etc., etc., constantes do inventario apresentado e acceito para a transacção effectuada.

E para constar lavrou-se o presente termo, que assignam.

Bello Horisonte, 13 de dezembro de 1899.— *David M. Campista.— Alfredo Eugenio de Almeida Maia.*— Como testemunhas: *Alcides Medrado.— Marciano Aguiar Moreira.— Gustavo A. da Silveira.— José de Andrade Pinto.— Felippe Nery Ewbank da Camara.— Joaquim de Assis Ribeiro.— Manoel Cordeiro de Araujo Feio. — José Antonio Ferreira Monteiro.— Joviano Teixeira Coelho.— José Barcellos de Carvalho.*»

Para o movimento de mercadorias entre os dous pavimentos dos armazens da estação maritima da Gambôa, existem actualmente — elevadores hydraulicos — que foram fornecidos pela *Brasilian Contracts Corporation*, que tambem se encarregou de todo o serviço de montagem e construcção do edificio para as machinas compressoras.

Em novembro de 1899 tiveram começo as obras e em março de 1900 fez-se a primeira experiencia.

A respeito, eis o que disse o *Jornal do Commercio*, em seu numero de 9 de março de 1900:

«. . . . .
. . . .

Logo que desembarcou, o Dr. Alfredo Maia se encaminhou para o edificio onde estão assentados os machinismos para a producção da força hydraulica collocada nas immediações da bocca Norte do tunnel n. 2 do ramal da Gambôa e distante 103 metros dos armazens, onde se acham collocados os elevadores.

Esses machinismos são os seguintes:

Dous accumuladores hydraulicos com $5^{m},03$ de altura e $0^{m},30$ de diametro, providos de pistão interno e caixa cylindrica para peso. Estão apparelhados para exercer uma pressão de 55 kilos por centimetro quadrado de secção no encanamento.

Duas bombas de pressão, typo «Worthington» a duplo effeito com as seguintes dimensões:

Diametro dos cylindros $0^{m},356$ e das bombas $0^{m},57$; curso do pistão $0^{m},254$; diametro do cano de

vapor 0^{m},063 ; do de pressão 0^{m},051 ; do de aspiração 0^{m},063 ; do de descarga 0^{m},076 ; duas caldeiras horisontaes, multitubuladores, com 3^{m},20 de comprimento e 1^{m},70 de diametro, assentes sobre base de alvenaria revestida com tijolos refractarios.

Os productos da combustão vão ter sahida por uma chaminé externa de ferro com 0^{m},75 de diametro e 24 metros de altura, assentada sobre um embasamento de pedra revestido interiormente por tijolos refractarios.

Completam esses machinismos um esquentador, uma bomba de alimentação e os encanamentos, valvulas e pertenças necessarias ao funccionamento.

Um tanque de ferro com capacidade para 50 mil litros de agua está installado sobre um vigamento em ferro, cobrindo inteiramente a casa das caldeiras.

Os accumuladores, bombas e caldeiras estão dispostos de maneira a poderem trabalhar separadamente ou conjunctamente, conforme as necessidades do serviço.

O edificio e machinas repousam sobre um massiço geral de concreto de um metro de espessura, sendo que na parte onde estão assentados os accumuladores a espessura do concreto, foi elevada a 1^{m},60. As paredes são construidas com alvenaria de pedra finamente apparelhada e com as juntas tomadas a mosaico, pelo lado externo, emboçadas e rebocadas no lado interno, sendo na casa de bombas elegantemente revestidas com ladrilhos brancos pela altura de dous metros do soalho.

A cobertura da casa das bombas tem armação de ferro e telhas francezas, forro no lado interno e claraboia de vidros no centro ; o soalho é de ladrilhos sobre leito de concreto, com pequena escada de cantaria na entrada.

As obras foram iniciadas no mez de novembro proximo passado e conduzidas com toda celeridade, tendo-se empregado o maximo pessoal que o tamanho das mesmas obras permittia.

A installação como está feita tem capacidade para levantar commodamente 50 mil saccas de café por dia, podendo, em caso de necessidade, chegar o movimento até 70 mil saccas diarias, funccionando todos os 14 jogos de elevadores.

É preciso notar que a força produzida pela installação hydraulica é superior á necessaria para pôr em movimento todos os 14 jogos de elevadores existentes,

e que por consequencia poderá a estrada utilisar-se deste excesso de força para outros serviços, por exemplo, na carga e descarga de mercadorias na ponte maritima da mesma estação.

Da casa das machinas o Dr. Maia e as pessoas que o acompanhavam dirigiram-se ao armazem da estação, afim de assistirem ao funccionamento dos elevadores hydraulicos.

São 14 os jogos conjugados de elevadores hydraulicos, sendo sete jogos para cada armazem.

Cada jogo consta de um cylindro hydraulico com pistão a duplo effeito, accionando dous cabos de aço, que por meio de uma conveniente disposição de polias põem em movimento duas caixas de madeira com armação de ferro, da capacidade de 1.000 kilos e comportando 18 saccas de café.

O movimento das caixas é vertical, uniformemente alternado, de modo que, subindo uma a outra desce, e, no instante da chegada de uma ao nivel do andar superior, a outra está ao nivel do andar terreo, sendo a proporção entre o curso do pistão e a altura entre os dous pavimentos de um para quatro.

Uma conveniente disposição de guias mantêm a regularidade do movimento das caixas, que estão tambem providas de apparelhos de segurança para tornar impossivel a quéda repentina das caixas, mesmo em caso de qualquer accidente nos cabos.

O comprimento do cylindro é de $1^{m},30$, o diametro do cylindro é de $0^{m},15$, o curso do pistão de $1^{m},25$ e o diametro dos cabos de aço de $0^{m},02$.

A força motora é produzida pela agua sob pressão conduzida aos cylindros por meio de uma canalisação de aço de $0^{m},05$ de diametro interno.

Todas as experiencias deram optimo resultado, a ponto do Sr. ministro, por mais de uma vez, manifestar com phrases elogiosas a sua impressão.

A installação desses elevadores vem satisfazer a uma inadiavel necessidade, já ha muito tempo reclamada pelo grande movimento de cargas que se nota na estação Maritima.

Já em 1878, durante a primeira administração do Dr. Passos, esse engenheiro tentou, mas sem resultado, levar a cabo esse melhoramento.

Ultimamente coube a esse mesmo engenheiro, quando novamente director daquella ferro-via, con-

tractar esse importante serviço, que hontem foi iniciado.

Os dous armazens que servem de entrepostos aos cafés dos estados de Minas e Rio ficam desta fórma habilitados a desenvolver um movimento superior em 50.000 saccas de café ao que apresentam hoje.

O pavimento superior será convenientemente utilisado em toda a sua extensão e dalli o café será conduzido para as carroças por meio de uma armação inclinada de taboas, que de uma abertura no soalho irá ter aos portões de ferro, onde já se acharão as carroças para receber as saccas.

Em uma parte de um dos armazens está provisoriamente funccionando a agencia da estação e na do outro o almoxarifado. Ambas essas repartições, segundo ouvimos de pessoa competente, serão removidas e convenientemente installadas em um edificio, que será construido em lugar onde existe actualmente o deposito de inflammaveis, perto da ponte.»

Acha-se actualmente empregado no serviço da estação Central um apparelho curioso, invenção dos escripturarios brasileiros, empregados na estrada, os Srs. Alberto Fernandes de Souza e Americo Vespucio Mallio Carneiro.

O apparelho tem o nome de — Rapido Taxador — e o seu objectivo é facilitar o mais possivel o calculo de frete das mercadorias.

Compõe-se de um circulo Mostrador movel, que gyra sobre o seu centro por meio de um eixo apoiado no centro de um semi-circulo-caixa, tendo á esquerda o indicador, no qual se lê immediatamente a taxa a multiplicar pelo peso do objecto.

O mostrador tem circulos concentricos com as diversas taxas de todas as estações da estrada, que estão em ordem alphabetica, de modo que não se tem mais do que fazer gyrar o mostrador

e chegar ao indicador o nome da estação de destino.

Na caixa tem as instrucções, ordens e avisos relativos aos serviços e ella acha-se, com o mostrador, presos a um supporte, por meio de um eixo vertiçal, em torno do qual póde gyrar, á vontade do empregado.

Isto de um lado, do outro, o mostrador é preparado para todas as outras estradas de ferro em trafego mutuo com a E. de F. Central, obtendo-se a mesma facilidade nos serviços.

O governo já recompensou estes intelligentes e zelosos empregados, mandando gratifical-os.

Aproveitamos a occasião para tambem darmos noticia do inventor das cancellas empregadas na estrada. E' elle um antigo empregado, occupado nos trabalhos de carpintaria, brasileiro e de nome Luiz Alves Ribeiro.

Estas cancellas, conhecidas por *cancellas Luiz*, foram apresentadas, por seu inventor, depois de varias tentativas feitas pela administração da estrada, junto á casa Krupp, para resolver o problema de fechal-as no menor tempo possivel — A primeira solução da casa Krupp era de uma cancella fechando em 5 minutos, a segunda solução era de uma outra fechando em 2 minutos. Foi depois desta que o inventor brasileiro apresentou o modelo de seu apparelho que, experimentado, deu a solução desejada, fechando em poucos segundos — A estrada então adoptou esse systema de cancellas que funccionaram sempre muito bem e que actualmente estão ligadas aos apparelhos de signaes.

QUADRO DEMONSTRATIVO DA RENDA BRUTA, CUSTEIO, RENDA LIQUIDA E PORCENTAGEM DE CUSTEIO DESDE 1858, DATA DA INAUGURAÇÃ ODA ESTRADA, ATÉ 1900, COMPREHENDENDO UM PERIODO DE 43 ANNOS

ANNOS	RENDA BRUTA	CUSTEIO	RENDA LIQUIDA	DEFICIT	RELAÇÃO DO CUSTEIO PARA A RENDA BRUTA
1858	302:278$900	205:589$638	96:689$262	. . . . . .	68,01
1859	729:196$540	618:271$030	110:925$510	. . . . . .	84,78
1860	931:377$768	620:849$360	310:528$408	. . . . . .	66,65
1861 . . . . . , .	1.109:555$820	707:712$676	401:843$144	. . . . . .	63,07
1862 . . . , . . .	1.036:488$898	827:287$997	209:200$901	. . . . . .	79,78
1863	1.033:968$034	865:963$950	168:004$084	. . . . . .	83,75
1864	1.223:003$164	980:127$772	242:875$392	. . . . . .	80,14
1865	1.775:143$888	1.110:732$897	664:410$991	. . . . . .	62,05
1866	1.870:305$468	858:971$812	1.011:333$656	. . . . . .	45,93
1867	2.529:334$552	1.112:795$680	1.416:738$872	. . . . . .	43,99
1868	2.819:831$178	1.255:514$191	1.564:316$987	. . . . . .	44,52
1869	4.348:184$222	1.956:192$341	2.391:991$881	. . . . . .	44,98
1870	4.466:567$902	1.919:477$369	2.547:090$533	. . . . . .	42,97
1871	5.456:069$931	2.462:543$299	2.993:526$632	. . . . . .	45,13
1872	5.766:499$782	3.272:991$719	2.493:508$063	. . . . . .	58,49
1873	6.411:066$907	3.512:024$477	2.869:042$430	. . . . . .	55,24
1874	7.636:418$230	3.456:897$151	4.179:521$079	. . . . . .	45,26
1875	8 184:258$298	3.989:762$332	4.194:495$966	. . . . . .	48,74
1876	8.025:448$259	4.392:032$440	3.633:415$819	. . . . . .	54,81
1877	9.314:547$652	5.408:783$276	3.905:764$376	. . . . . .	58,06
1878	10.030:229$963	5.560:206$085	4.470:023$878	. . . . . .	55,43
1879	11.171:557$078	4.766:201$802	6.405:355$276	. . . . . .	42,66
1880	11.309:973$408	5.372:412$081	5.937:561$327	. . . . . .	47,50
1881	13.115:157$422	5.684:710$166	7.430:447$256	. . . . . .	43,34

1882	12.478:630$935	6.567:290$519	5.911:340$416	. . . .	52,62
1883	11.597:087$569	6.560:360$809	5.036:726$760	. . . .	56,56
1884	11,551:917$714	6.591:350$140	4.960:567$574	. . . .	57,05
1885	12.260:685$756	6.342:990$810	5.917:694$946	. . . .	51,73
1886	11.568:776$995	6.479:838$584	5.088:938$411	. . . .	56,01
1887	10.316:816$185	6.599:328$573	3.717:487$612	. . . .	63,96
1888	12.573:625$891	6.880:810$243	5.692:815$648	. . . .	54,72
1889	11.876:537$974	7.708:201$968	4.168:336$006	. . . .	64,90
1890	12.041:192$249	9.184:083$476	2.857:108$773	. . . .	76,27
1891	16.236:347$007	12.237:552$104	3.998:794$903	. . . .	75,30
1892	19.870:923$658	17.123:525$251	2.747:398$407	. . . .	86,17
1893	24.926:354$245	24.012:414$996	913:939$249	. . . .	96,33
1894	25.946:726$249	25.383:912$166	562:814$083	. . . .	97,83
1895	27.947:522$563	29.124:653$800	. . . . . .	1.177:131$237	104,21
1896	32.682:067$709,6	32.677:027$807	5:039$902,6	. . . .	99,98
1897	30.386:487$744	31.750:247$344	. . . .	1.363:759$600	104,49
1898	34.118:623$332	31.043:580$094	3.075:043$238	. . . .	90,99
1899	32.495:751$390	28.050:482$993	4.445:268$397	. . . .	86,32
1900	29.822:853$696	27.253$719$168	2.569:134$528	. . . .	91,25
Totaes	501.295:592$325,6	382.519:422$686	121.317:060$476	2.540:890$837	76,36

Neste quadro foram incluidas as rendas de proprios e eventual, e a despeza da Administração Central.

Comparando as receitas de 1899	32.495:751$390
E de 1900	29.822:853$696
Temos para 1900 a differença para menos de	2.672:897$694

QUADRO DEMONSTRATIVO DA RENDA TOTAL POR KILOMETRO DE EXTENSÃO MÉDIA DA LINHA, DESDE O ANNO DE 1858, EM QUE FOI INAUGURADA A ESTRADA, ATÉ 1900, COMPREHENDENDO UM PERIODO DE 43 ANNOS.

ANNOS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	AUGMENTO POR CENTO DA EXTENSÃO	RENDA BRUTA		DIFFERENÇAS POR CENTO DA RENDA	
			TOTAL	POR KILOMETRO	PARA MAIS	PARA MENOS
	k					
1858	50,835	. . . .	302:278$900	5:948$242		
1859	61,675	21,32	729:196$540	11:823$211	139,99	
1860	61,675	. . . .	931:377$768	15:101$332	27,72	
1861	65,144	5,62	1.109:555$820	17:032$356	19,13	
1862	70,002	7,45	1.036:488$898	14:806$561	. . .	6,58
1863	79,466	13,52	1.032:968$034	13:011$464	. . .	0,24
1864	99,397	25,08	1.223:003$164	12:304$227	18,28	
1865	125,204	25,96	1.775:133$788	14:177$931	45,14	
1866	138,249	10,41	1.870:305$468	13:528$520	5,36	
1867	176,015	27,31	2.529:534$552	14:371$130	58,69	
1868	202,598	15,10	2.819:831$178	13:918$356	11,47	
1869	212,366	4,79	4.348:184$222	20:474$954	54,20	
1870	221,762	4,45	4.466:567$902	20:141$268	2,64	
1871	275,118	24,06	5.456:069$931	19:831$744	22,15	
1872	319,503	16,15	5.766:499$782	18:044$954	5,63	
1873	363,409	13,72	6.411:066$907	17:641$464	11,17	
1874	391,423	7,70	7.636:418$230	19:509$375	19,11	
1875	445,537	13,82	8.184:258$298	18:369$424	7,17	
1876	501,525	12,56	8.025:448$259	16:002$090	. . .	1,94

1877	516,197	2,92	9.314:547$652	18:044$559	16,06	
1878	583,360	13,00	10.030:229$063	17:193$893	7,68	
1879	621,752	6,58	11.171:557$078	17:967$866	11,37	
1880	633,725	1,92	11.309:073$408	17:846$815	1,23	
1881	648,332	2,31	13.115:157$422	20:229$076	15,96	
1882	682,571	5,28	12.478:630$935	18:281$806	. . .	4,85
1883	682,571	. . . .	11.597:087$569	16:990$302	. . .	7,06
1884	724,908	6,20	11.551:917$714	15:935$701	. . .	0,38
1885	724,908	. . . .	12.260:685$756	16:913$136	6,13	
1886	735,570	1,47	11.568:776$995	15:727$635	. . .	5,64
1887	765,707	4,10	10.316:816$185	13:473$582	. . .	10,82
1888	807,194	5,41	12.578:625$891	15:576$956	21,87	
1889	828,467	2,56	11.876:537$974	14:335$559	. . .	1,36
1890	855,363	3,12	12.041:192$249	14:077$289	1,38	
1891	1.053,820	23,20	16.236:347$007	15:407$003	9,44	
1892	1.120,001	6,28	19.870:923$658	17:741$721	15,15	
1893	1.133,290	1,18	24.926:354$245	21:994$682	25,44	
1894	1.155,633	1,97	25.946:726$249	22:452$393	4,09	
1895	1.179,774	2,08	27.947:522$563	23:688$963	7,60	
1896	1.203,380	2,00	32.682:067$709,6	27:156$560	16,94	
1897	1.222,396	1,55	30.386:487$744	24:776$331	. . .	7,02
1898	1.222,475	0,01	34.118:623$332	27:909$460	12,28	
1899	1.241,580	1,56	32.495:751$390	26:172$901	. . .	4,75
1900	1.241,580	. . . .	29.822:853$696	24:020$081	. . .	8,22

Do quadro acima vê-se que a renda bruta geral, por kilometro, nos dous ultimos annos apresenta uma diminuição, por kilometro, em 1900, de 2:152$820.

QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO E RENDA DE PASSAGEIROS DESDE 29 DE MARÇO DE 1858, EM QUE SE INAUGUROU A ESTRADA, ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1900 (43 ANNOS DE TRAFEGO)

ANNOS	1ª CLASSE	2ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
1858 1º semestre	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	29.841	47:746$520
1858 2º »	2.992	27.111	55.168	85.271	100:846$710
1859	25.663,5	86.234,5	76.338,5	188.236,5	289:376$994
1860	42.707,5	91.807,5	101.247	235.762	341:995$620
1861	52.666,5	108.305	118.409	279.380,5	(a) 383:923$426
1862	50.715	110.991	129.619	291.325	(b) 431:063$176
1863	66.248	97.347	141.171	304.766	(c) 399:640$265
1864	60.877	69.496	223.323	353.696	(d) 421:382$014
1865	56.395	54.282	261.813,5	372.490,5	(e) 442:632$968
1866	55.803	49.600	300.024	405.427	481:274$312
1867	71.440,5	66.697	342.242,5	480.380	561:785$456
1868	120.996,5	132.602	415.069,5	668.668	737:984$739
1869	132.283	187.988	458.271,5	778.542,5	852:736$950
1870	212.439	124.727	459.260	796.426	831:985$130
1871	308.859	43.351	551.260	903.470	1.025:995$450
1872	346.833	43.415	623.373	1.013.621	1.178:022$020
1873	431.021	42.079	708.628	1.181.728	1.329:768$280
1874	438.710	42.507	748.897	1.230.114	1.404:450$670
1875	589.474	64.378	956.642	1.610.494	1.577:918$550
1876	674.142	61.241	(f) 1.115.953	1.851.336	1.689:487$340
1877	832.255,5	1.412.922,5	. . . . . .	2.245.178	2.082:471$570
1878	800.730,5	1.392.626,5	. . . . . .	2.193.357	2.063:695$630
1879	894.980	1.588.975	. . . . . .	2.483.955	2.335:092$550
1880	895.661,5	1.873.482	. . . . . .	2.769.143,5	2.283:043$910
1881	788.890,5	1.966.596,5	. . . . . .	2.755.487	2.346:086$170
1882	792.048,5	1.988.079	. . . . . .	2.780.127,5	2.249:202$770

1883	808.342	2.092.826	. . . .	2.901.168	2.281:842$050
1884	837.742,5	2.287.384,5	. . . .	3.125.127	2.335:471$600
1885	941.038	2.489.125,5	. . . .	3.430.163,5	2.417:240$590
1886	1.060.542	2.674.332,5	. . . .	3.734.874,5	2.357:087$830
1887	1.330.518,5	3.197.763,5	. . . .	4.528.282	2.420:475$560
1888	1.445.321,5	3 686.166,5	. . . .	5.131.488	2.794:753$400
1889	1.414.704	4.023.931	. . . .	5.438.635	2.953:005$430
1890	1.801.927,5	4.819.960,5	. . . .	6.621.888	3.380:652$730
1891	3.229.223,5	6.164.846	. . . .	9.394.069,5	4.931:221$230
1892	3.788.368,5	7.034.881	. . . .	10.822.749,5	6 864:630$065
1893	4.096.963	7.309.613,5	. . . .	11.406.576,5	7.467:138$655
1894	4.549.859	7.524.418	. . . .	12.074.277	7.344:982$705,6
1895	4.618.264	8.774.110	. . . .	13.392.374	7.940:793$060
1896	5.143.577	9.261.742	. . . .	14.405.319	8.408:381$265
1897	4.908.869	9.846.325	. . . .	14.755.194	8.979:985$455
1898	2.822.949	9.257.148	. . . .	12.080.097	10.531:381$130
1899	3.161.211,5	9.143.174,5	. . . .	12.304.386	8.975:038$360
1900	4.062.110	10.174.156,5	. . . .	14 236.266,5	8.170:424$895
Total	58.766.362,5	121.488.245	7.786.709,5	188.071.158	128.444:114$300

(a) 9:724$746
(b) 2:237$862
(c) 15:860$274
(d) 2:531$286
(e) 2:035$250

(a)–(e) Rendimento do ramal de Macacos durante o tempo em que não foi propriedade do Estado, incluido o producto de cada anno.

(f) Em 1 de novembro de 1876 foi supprimida a 2ª classe nos trens do interior, passando a 3ª a ter a denominação de 2ª, mas conservando as taxas daquella classe.

Do quadro demonstrativo do movimento e renda de passageiros extrahimos as médias annuaes, que em seguida apresentamos, e que necessitam de uma explicação para a sua melhor comprehensão.

Como se vê do quadro, o numero de passageiros de 1ª, 2ª e 3ª classes são contados do 2° semestre de 1858, comprehendendo as duas primeiras um periodo de 42 $^1/_2$ annos e a de 3ª classe um periodo de 19 annos.

As columnas 4ª e 5ª relativas ao total e ao producto — comprehendem 43 annos.

Attendendo a esses periodos é que calculamos as seguintes médias:

Média	annual	do movimento de passageiros de 1ª classe	1.382.596
»	»	» 2ª »	2.858.547
»	»	» 3ª »	409.826
»	»	do total de passageiros . .	4.373.748
»	»	da renda ou producto . .	2.987:072$425

Quadro do movimento de passageiros e do producto das passagens desde 1861, quando se estabeleceu o serviço especial de transporte de passageiros dos suburbios entre a estação do Campo da Acclamação (Côrte) e a de Cascadura, até 1900.

(40 ANNOS DE SERVIÇO DE SUBURBIOS)

ANNOS	PASSAGEIROS	PRODUCTO
1861	136.559	72:819$400
1862	146.269	78:643$266
1863	160 122	78:420$456
1864	189.301	77:587$566
1865	207.760	77:456$356
1866	233.246,5	82:649$548
1867	281.549	89:287$300
1868	425.829,5	120:037$932
1869	531.068,5	156:154$480
1870	530.480	155:595$770
1871	583.201	162:140$950
1872	658.116	182:215$240
1873	787.206	202:754$750
1874	785.413	186:657$670
1875	1.047.343	221:608$880
1876	1.200.781	227:935$847
1877	1.558.132	314:881$600
1878	1.474.089	296:779$900
1879	1.634.555	299:624$400
1880	1.580.320	259:318$700
1881	1.852.970	307:458$200
1882	1.864.748	309:580$600
1883	1.952.977	324:948$100
1884	2.170.206,5	356:412$700
1885	2.475.269	403:126$300
1886	2.823.965	443:253$600
1887	3.574.914	515:888$610
1888	3.953.663	561:383$450
1889	4.193.436,5	585:205$860
1890	5.304.400	676:774$250
1891	7.909.694	1.067:877$370
1892	8.609.462	1.203:731$950
1893	9.478.890	1.422:662$210
1894	10.006.785,5	1.528:249$260
1895	11.209.936	1.727:784$905
1896	12.118.453	1.843:275$060
1897	12.505.925	2.233:032$070
1898	10.364.995	2.774:639$100
1899	10.685.953	2.708:125$060
1900	12.480.826	2.700:770$680
Totaes	149.688.802	27.036:709$346

No quadro acima, acham-se contempladas as passagens por conta do governo desde 1881 e todo o serviço de suburbios do ramal de Ouro Preto, (Rodrigo Silva, Ouro Preto e Tripuhy) e doramal de S. Paulo, (Penha e Norte) de1891 em diante.

Actualmente o serviço de suburbios vae até Sapopemba e ramal de Santa Cruz.

Durante os 40 annos, considerados no mesmo quadro, a média annual de passageiros, foi de 3.742.220 e a média annual do producto ou renda desses passageiros foi de 675:917$734.

A diminuição de passageiros, nos annos de 1898 e 1899, correspondendo á uma renda maior, tem explicação no augmento das passagens de 5 de dezembro de 1897 em diante.

O mesmo facto se observa em 1898 no quadro geral de passageiros á pag. 333.

O seguinte confronto de tarifas para os suburbios completa o que poderiamos dizer a respeito:

Até 4 de dezembro de 1a97:

	1ª classe	2ª classe
Da Central a Cascadura e vice-versa, por viajante	$200	$100
De Cascadura ao ramal de Santa Cruz por viajante e por kilometro.	$035	$020

De 5 de dezembro de 1897 em diante:

	1ª classe	2ª classe
Da Central a Madureira, D. Clara e vice-versa, por viajante.	$400	$200
De Cascadura a Sapopemba e ramal de Santa Cruz, por viajante e por kilometro.	$035	$020

Para os viajantes do interior as tarifas foram tambem elevadas e soffreram modificações em 5 de dezembro de 1897 e em 1 de julho de 1899.

Quadro da quantidade de café transportado de 1859 a 1900

DURANTE 42 ANNOS

ANNOS	KILOS
1859	12.801.990
1860	25.624.185
1861	28.787.640
1862	17.756.745
1863	20.315.070
1864	21.969.855
1865	38 861.040
1866	39.153.600
1867	59.458.230
1868	56.046.510
1869	91.703.970
1870	85.698.440
1871	89.957.956
1872	78.963.682
1873	79.247.336
1874	100.760.611
1875	118.272.605
1876	101 350.300
1877	114 240.025
1878	129.548.110
1879	151.309.898
1880	139.470.490
1881	187.593.092
1882	171.491.726
1883	163 563.799
1884	155 365.462
1885	172 153.168
1886	142.331.668
1887	90.946.012
1888	110.707.538
1889	103.696.315
1890	82 431.759
1891	123.908.367
1892	106 245.086
1893	97.801.702
1894	108.585.074
1895	98.863.757
1896	101 669.472
1897	139.201.648
1898	102 265.167
1899	101.948.423
1900	104.893.517
Total	4.099.967.040
ou, nesse lapso de tempo, uma média annual de	97.618.263

CUSTO DA ESTRADA ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1900

Bitola de 1m.60 :

Linha central	1ª secção	13.351:156$460	
	2ª »	15.102:366$723	
	3ª «	5.246:795$005	
	4ª »	12.201:329$209	
	5ª »	21.868:289$955	
Ramaes	Ramal de Santa Cruz . . .	1.306:807$922	
	» da Gambôa	1.467:972$346 (¹)	
	» de Macacos	77:250$756	
	» de S. Paulo . . .	13.374:425$531	
	» do Porto Novo do Cunha	5.468:277$876	
	» » Paty do Alferes (estudos). . .	11:678$770	
Estações		16.778:747$667 (²)	
			106.255:098$220

Bitola de 1m.0 :

Linha central (6ª secção)	15.226:848$751	
Ramal de S. Paulo (Taubaté ao Norte)	13.491:919$739	
» de Bello Horizonte.	2.744:450$083 (³)	
» » Ouro Preto.	4.341:979$350	
Estações	1.200:922$681	
		37.006:120$604

Além da importancia acima existem as seguintes verbas que constituem conta do capital e que têm figurado sempre no custo da estrada:

Officinas do Engenho de Dentro. . .	3.624:693$191	
» e deposito de S. Diogo. . .	1.271:459$587	
Casas de machinas da Barra do Pirahy, Entre Rios, M. Burnier, Lafayette e Palmyra	1.797:171$485	
Material rodante	33.173.046$324	
Machinas diversas, moveis, utensilios, etc.	988:456$920	
Proprios diversos.	298:237$090	
Illuminação a gaz Pintsch. . . .	159:837$476	
		41.321:902$973
Material em ser		25.140:192$015
Total.		209.714:313$812

¹) Esta verba representa 334:097$967, constantes do *Relatorio* da Estrada de 1899, accrescida de 4:197$001 de obras novas e 1.129:677$378 dos melhoramentos das novas linhas deste ramal.

(²) Esta verba é constituida: por 14.489:021$231, constantes do *Relatorio* supra mencionado, por 313:298$334 de obras novas e reparações e por 1.976:428$097 dos grandes melhoramentos para augmento e conclusão da estação Central.

(³) Esta verba é a do custo do ramal no valor de 2.743:000$, accrescida de 1:450$083 de obras novas.

Entre todas as verbas mencionadas, no custo da estrada, destaca-se por sua grande differença a do material em ser, que, sobre a do anno de 1899, apresenta agora uma diminuição de 6.147:179$681.

Recapitulando todas as verbas apresentadas, temos para os 43 annos de exploração da estrada, de 1858 a 1900, as seguintes importancias:

Renda bruta total. . .	501.295:592$325
Custeio total	382.519:422$686
Renda liquida total. .	121.317:060$476
Custo total da estrada .	209.714:313$812

Dahi vê-se que a relação do custeio total para a renda bruta total é de 76,36 e que a média annual das relações do custeio para a renda bruta, durante os referidos 43 annos, foi de 65,63.

Sendo de 209.714:313$812 o custo total da estrada e a sua renda liquida total de 121.317:060$476, conclue-se que aquelle enorme capital empregado teve para remuneração, durante os 43 annos de exploração, a porcentagem de 57,85°/₀, que dá, nesse mesmo lapso de tempo, uma remuneração média annual de 1,34°/₀.

QUADRO DOS DIRECTORES QUE TÊM ADMINISTRADO A ESTRADA, DESDE O SEU INICIO.

NUMEROS DE ORDEM	NOMES	DATAS		TEMPO DE ADMINISTRAÇÃO	OBSERVAÇÕES
		Da nomeação	Da exoneração		
1	Christiano Benedicto Ottoni.	22 agosto 1855	13 dezembro 1865	10 annos, 3 mezes e 13 dias.	Eleitos, na primeira assembléa de accionistas da companhia, em agosto de 1855. O Sr. conselheiro Ottoni foi o 1º director nomeado pelo governo, por decreto de 9 de dezembro de 1865, quando a estrada passou ao dominio do Estado.
2	Jeronymo José Teixeira Junior.	» » »	29 março 1859	3 annos e 6 mezes.	
3	Roberto Jorge Haddock Lobo	» » »	» » »	» » » » »	
4	Alexandre Joaquim de Siqueira.	» » »	» » »	» » » » »	
5	João Baptista da Fonseca	» » »	Agosto 1863	8 annos	
6	Luiz Peixoto de Lacerda Werneck	Março de 1857.	29 março 1859.	2 annos.	Nomeado pela directoria na vaga do director C. B. Ottoni que foi nomeado presidente da companhia por decreto n. de março de 1857. A assembléa geral de 25 de julho de 1857 confirmou a nomeação da directoria, que então nomeou secretario o Sr. J. B. da Fonseca, tendo o governo designado para vice-presidente o Sr. J. J. Teixeira Junior.
7	Ignacio da Cunha Galvão	29 março 1859	Março 1860	1 anno	Eleitos em assembléa de 29 de março de 1859 nas vagas dos Srs. Lacerda Werneck, A. J. de Siqueira, Haddock Lobo e Teixeira Junior e empossados nos seus cargos em 30 do mesmo mez.
8	Domingos José de Campos Porto.	» » »	25 julho 1865.	6 annos, 4 mezes e 4 dias.	
9	José Jorge da Silva	» » »	Julho 1861.	2 annos, 3 mezes e 18 dias.	
10	João Baptista Vianna Drummond.	» » »	Março 1862	3 annos	

11	Joaquim Marques Baptista de Leão	Março 1860 . .	25 julho 1865. .	5 annos e 4 mezes.	Entrou na vaga do Sr. I. da Cunha Galvão e foi nomeado secretario no mesmo anno de 1860, designando então o governo o vice-presidente, na pessoa do Sr. Campos Porto.
12	Domingos Theodoro de Azevedo Paiva.	Julho 1861 . .	» » » .	4 annos . . .	Na vaga do Sr. José Jorge da Silva, que resignou o cargo no principio do 2º semestre de 1861.
13	Antonio Martins Lage . . .	Março 1862 . .	Março 1865 . .	3 annos . . .	Na vaga do Sr J. B. Vianna Drummond, que demittiu-se no 1º semestre de 1862.
14	Antonio Pereira Leitão . . .	Agosto 1863 . .	25 julho 1865. .	1 anno e 11 mezes.	Com este terminou o numero de directores no periodo da companhia.
15	Bento José Ribeiro Sobragy. .	14 dezembro 1865.	13 janeiro 1869 .	3 annos e 1 mez.	Tomou posse em 18 de dezembro de 1865. Por impedimento do director serviu interinamente, de 21 de outubro de 1866 até 5 de dezembro do mesmo anno e de 17 de abril de 1868 até 13 de janeiro de 1869, o Dr. Antonio Augusto Monteiro de Barros.
16	Marianno Procopio Ferreira Lage.	13 janeiro 1869 .	14 fevereiro 1872.	3 annos e 32 dias.	Tomou posse em 14 de janeiro de 1869. Falleceu em exercicio do cargo, na data que consideramos na columna da exoneração.
17	Vice-Almirante Barão de Angra.	21 fevereiro 1872.	11 abril 1873. .	1 anno e 51 dias.	Tomou posse em 24 de fevereiro de 1872.
18	Bento José Ribeiro Sobragy. .	11 abril 1873 . .	12 julho 1876. .	3 annos, 3 mezes e 1 dia.	
19	Francisco Pereira Passos . .	31 agosto 1876 .	22 junho 1880. .	3 annos, 9 mezes e 22 dias.	Tomou posse no mesmo dia da nomeação.
20	Herculano Velloso Ferreira Penna.	23 junho 1880. .	26 janeiro 1884 .	3 annos, 6 mezes e 26 dias.	Tomou posse em 6 de setembro de 1880. Ausente em Londres o director, foi nomeado interinamente o Dr. Jorge Rademaker, que no impedimento do mesmo director serviu tambem interinamente de 20 de setembro a 15 de novembro de 1883.

NUMEROS DE ORDEM	NOMES	DATAS		TEMPO DE ADMINISTRAÇÃO	OBSERVAÇÕES
		Da nomeação	Da exoneração		
21	Miguel Noel Nascentes Burnier.	26 janeiro 1884	29 abril 1884.	3 mezes e 3 dias.	Tomou posse em 20 de fevereiro de 1884. Do 30 de janeiro de 1884 até o dia da posse do director exerceu o cargo interinamente o Dr. Jorge Rademaker, que exerceu ainda no periodo de licença em que falleceu o director, em 29 de julho de 1884.
22	José Ewbank da Camara	31 outubro 1884	7 dezembro 1889.	5 annos e 37 dias.	Até 19 de novembro de 1884, quando tomou posse o novo director, exerceu o cargo interinamente o Dr. Jorge Rademaker.
23	Eugenio Adriano Pereira da Cunha e Mello.	7 dezembro 1889.	25 fevereiro 1891.	1 anno, 2 mezes e 18 dias.	Assumiu temporariamente a administração da estrada, nos impedimentos do director, o Dr. João Augusto Cesar de Souza. O director tomou posse em 9 de dezembro de 1889 e foi aposentado em 25 de fevereiro de 1891.
24	João Ckrockatt de Sá Pereira de Castro.	4 março 1891.	31 dezembro 1891.	9 mezes e 27 dias	Tomou posse na data da nomeação e recebeu a administração do Dr. Abel Ferreira de Mattos, que estava exercendo o cargo, como director interino.
25	Antonio Geraldo de Souza Aguiar	31 dezembro 1891.	9 março 1893	2 annos, 2 mezes e 9 dias.	Tomou posse em 1 de janeiro de 1892.
26	Vespasiano Gonçalves de Albuquerque e Silva.	9 março 1893.	30 novembro 1894	1 anno, 8 mezes e 21 dias.	Tomou posse em 20 de março de 1893.

27	Jeronymo Rodrigues de Moraes Jardim.	30 novembro 1894.	23 novembro 1896	1 anno, 11 mezes e 23 dias.	Tomou posse em 1 de dezembro de 1894.
28	André Gustavo Paulo de Frontin.	24 novembro 1896.	16 setembro 1897.	9 mezes e 16 dias	Tomou posse na data da nomeação.
29	Francisco Pereira Passos . .	16 setembro 1897.	4 abril 1899 . .	1 anno, 6 mezes e 19 dias.	Tomou posse em 17 de setembro de 1897.
30	Alfredo Eugenio de Almeida Maia.	4 abril 1899 . .	27 janeiro 1900 .	8 mezes e 28 dias	Tomou posse na data da nomeação.
31	Gustavo Adolpho da Silveira. .	27 janeiro 1899 .	. . . . . .	. . . . . .	Tomou posse na data da nomeação.

QUADRO DA INAUGURAÇÃO DAS ESTAÇÕES

ESTAÇÕES	DATAS DAS INAUGURAÇÕES
LINHA DO CENTRO	
1ª SECÇÃO	
Central á Belém	
Central	29 de março de 1858.
S. Diogo	20 de março de 1880.
Praia Formosa	15 de maio de 1896.
S. Christovão	2º semestre de 1859.
Derby	2 de agosto de 1885.
Mangueira	10 de agosto de 1889.
S. Francisco Xavier	16 de maio de 1861.
Rocha	1 de dezembro de 1885.
Riachuelo	em 1870.
Sampaio	12 de julho de 1885.
Engenho Novo	29 de março de 1858.
Meyer	13 de maio de 1889.
Todos os Santos	24 de dezembro de 1868.
Engenho de Dentro	novembro de 1871.
Encantado	15 de abril de 1889.
Piedade	abril de 1873.
Dr. Frontin (Cupertino)	1 de maio de 1886.
Cascadura	29 de março de 1858.
Madureira	15 de junho de 1890.
Dona Clara	10 de fevereiro de 1897.
Rio das Pedras	17 de abril de 1898.
Sapopemba	8 de março de 1859.
Anchieta (ex-Nazareth)	1 de outubro de 1896.
Jeronymo de Mesquita	3 de março de 1894.
Maxambomba	29 de março de 1858.
Morro Agudo	13 de abril de 1897.
Austin	17 de setembro de 1896.
Queimados	29 de março de 1858.
Caramujos	12 de novembro de 1896.
Belém	8 de novembro de 1858.
2ª SECÇÃO	
Belém á Barra do Pirahy	
Bifurcação	1 de agosto de 1861.
Ellison	17 de setembro de 1896.
Oriente	16 de junho de 1878.

ESTAÇÕES	DATAS DAS INAUGURAÇÕES
Serra	16 de junho de 1878.
Scheid	21 de abril de 1893.
Palmeiras	junho de 1873.
Rodeio	12 de julho de 1863.
Tunnel Grande	1 de maio de 1894.
Mendes	7 de agosto de 1864.
Engenheiro Morsing	1 de maio de 1894.
Sant'Anna	7 de agosto de 1864.
Barra do Pirahy	» » » » »
3ª SECÇÃO	
Barra a Entre Rios	
Ypiranga	13 de abril de 1865.
Sebastião Lacerda	20 de abril de 1898.
Vassouras	18 de junho de 1865.
Desengano	17 de dezembro de 1865.
Concordia	12 de abril de 1879.
Commercio	29 de novembro de 1866.
Alliança	28 de setembro de 1881.
Cazal	1 de outubro de 1867.
Carlos Niemeyer	12 de janeiro de 1898.
Paty	5 de maio de 1867.
Boa Vista	5 de julho de 1885.
Parahyba do Sul	11 de agosto de 1867.
Entre Rios	13 de outubro de 1867.
4ª SECÇÃO	
Entre Rios a Marianno Procopio	
Fernandes Pinheiro	23 de abril de 1898.
Serraria	28 de setembro de 1874.
Souza Aguiar	8 de novembro de 1894.
Parahybuna	28 de setembro de 1874.
Sobragy	31 de outubro de 1875.
Cotegipe	5 de novembro de 1885.
Mathias Barbosa	31 de outubro de 1875.
Cedofeita	30 de dezembro de 1875.
Retiro	» » » » »
Juiz de Fóra	» » » » »
Marianno Procopio	20 de novembro de 1876.

ESTAÇÕES	DATAS DAS INAUGURAÇÕES
5ª SECÇÃO	
Marianno Procopio a Lafayette	
Bemfica	1 de fevereiro de 1877.
Dias Tavares	31 de julho de 1894.
Chapéo d'Uvas	1 de fevereiro de 1877.
Ewbank da Camara	12 de outubro de 1890.
Palmyra	1 de fevereiro de 1877.
Mantiqueira	16 de junho de 1878.
Rocha Dias	17 de setembro de 1896.
João Ayres	16 de junho de 1878.
Sitio	21 de março de 1878.
Registro	15 de agosto de 1895.
Barbacena	27 de junho de 1880.
Sanatorio	1 de dezembro de 1892.
Alfredo de Vasconcellos	1 de fevereiro de 1895.
Ressaquinha	12 de abril de 1882.
Hermillo Alves	2 de março de 1898.
Carandahy	28 de outubro de 1881.
Herculano Penna (ex-Taipas)	9 de agosto de 1894.
Pedra do Sino	19 de maio de 1894.
Christiano Ottoni	15 de dezembro de 1883.
Buarque de Macedo	» » » » »
Lafayette	» » » » »
6ª SECÇÃO	
Lafayette a Silva Xavier	
Gagé	6 de maio de 1899.
Jubileu	1 de setembro de 1899.
Congonhas	25 de agosto de 1886.
Bocaina	3 de novembro de 1897.
Miguel Burnier	16 de julho de 1887.
Engenheiro Corrêa	1 de dezembro de 1896.
Itabira do Campo	16 de julho de 1887.
Esperança	1 de outubro de 1891.
Aguiar Moreira	31 de janeiro de 1898.
Rio Acima	1 de junho de 1890.
Honorio Bicalho	» » » » »
Raposos	13 de fevereiro de 1891.
Sabará	» » » » »
General Carneiro	1 de fevereiro de 1895.

ESTAÇÕES	DATAS DAS INAUGURAÇÕES
Rio das Velhas	6 de abril de 1893.
Vespasiano	6 de novembro de 1894.
Horta Velha	3 de maio de 1898.
Pedro Leopoldo	17 de junho de 1895.
Mattosinhos	31 de agosto de 1895.
Prudente de Moraes	14 de setembro de 1896.
Sete Lagôas	» » » » »
Silva Xavier	20 de fevereiro de 1899.
RAMAL DE SANTA CRUZ	
Sapopemba ao Matadouro	
Realengo	2 de dezembro de 1878.
Bangú	1 de maio de 1890.
Santissimo	23 de novembro de 1890.
Campo Grande	2 de dezembro de 1878.
Paciencia	1 de junho de 1897.
Santa Cruz	2 de dezembro de 1878.
Matadouro	1 de janeiro de 1884.
RAMAL DE MACACOS	
De Bifurcação a Macacos	
Macacos	1 de agosto de 1861.
RAMAL DE S. PAULO	
Da Barra a Norte	
Vargem Alegre	20 de janeiro de 1871.
Pinheiro	25 de março de 1871.
Jorge Rademaker	1 de novembro de 1892.
Volta Redonda	16 de setembro de 1871.
Barra Mansa	» » » » »
Saudade	8 de agosto de 1883.
Pombal	24 de setembro de 1874.
Divisa	10 de agosto de 1872.
Oliveira Bulhões	15 de outubro de 1897.
Suruby	dezembro de 1878.
Rezende	8 de fevereiro de 1873.
Marechal Jardim	8 de março de 1898.
Campo Bello	23 de março de 1873.
Itatiaya	2 de janeiro de 1874.

ESTAÇÕES	DATAS DAS INAUGURAÇÕES
Engenheiro Passos	30 de junho de 1873.
Queluz	18 de julho de 1874.
Villa Queimada	1 de setembro de 1876.
Lavrinhas	12 de outubro de 1874.
Cruzeiro	4 de setembro de 1878.
Cachoeira	20 de julho de 1875.
Cannas	28 de setembro de 1892.
Lorena	8 de julho de 1877.
Guaratinguetá	» » » » »
Apparecida	» » » » »
Roseira	27 de março de 1877.
Moreira Cezar	15 de junho de 1898.
Pindamonhangaba	18 de janeiro de 1877.
Andrade Pinto	31 de janeiro de 1898.
Taubaté	27 de dezembro de 1876.
Quiririm	» » » » »
Caçapava	1 de outubro de 1876.
Eugenio de Mello	22 de março de 1898.
S. José dos Campos	1 de agosto de 1876
Limoeiro	5 de outubro de 1894.
Jacarehy	2 de julho de 1876.
Bom Jesus	5 de agosto de 1894.
Guararema	2 de julho de 1876.
Sabaúna	1 de janeiro de 1893.
Mogy das Cruzes	6 de novembro de 1875.
Guayó	» » » » »
Poá	» » » » »
Lageado	» » » » »
Itaquéra	» » » » »
Guayaúna	2 de agosto de 1894.
Penha	6 de novembro de 1875.
Norte	» » » » »
RAMAL DO PORTO NOVO	
Entre Rios a Porto Novo	
Santa Fé	27 de junho de 1869.
Penha Longa	9 de junho de 1887.
Chiador	27 de junho de 1869.
Anta	2 de dezembro de 1875.
Sapucaia	20 de janeiro de 1871.
Benjamin Constant	6 de agosto de 1871.
Teixeira Soares	13 de maio de 1897.

ESTAÇÕES	DATAS DAS INAUGURAÇÕES
Conceição	6 de agosto de 1871.
Porto Novo	» » » » »
RAMAL DE OURO PRETO	
Miguel Burnier a Ouro Preto	
Kilometro 508	. . . . (1)
Henrique Hargreaves	1 de outubro de 1896.
Rodrigo Silva	1 de janeiro de 1888.
Tripuhy	1 de maio de 1891.
Ouro Preto	1 de janeiro de 1888.
RAMAL DA GAMBOA	
De S. Diogo a Gambôa	
Gambôa	25 de outubro de 1880.
RAMAL DE BELLO HORIZONTE	
De General Carneiro a Bello Horizonte	
Marzagão	7 de setembro de 1895.
Freitas	» » » » »
Minas	» » » » »

Entre Cachoeira e Norte, no ramal de S. Paulo, apresentamos datas de inauguração de estações, differentes das encontradas nos relatorios officiaes; mas garantimos a exactidão das nossas datas por termos tido o trabalho de procural-as em suas fontes, isto é, nos relatorios da antiga e extincta companhia de estrada de ferro S. Paulo e Rio de Janeiro, que construiu esse trecho de linha.

(1) Desvio morto de pedreira.

DESCRIPÇÃO DO TRAÇADO

LINHA DO CENTRO

1ª SECÇÃO

Esta secção vai até Belém, com a extensão de $61^{k},675$.

O ponto inicial da estrada é a cidade do Rio de Janeiro, achando-se a estação *Central* situada na praça da Republica, antigo Campo de Santa Anna. (Vid. pag. 148.) E' um edificio vasto e dispondo de uma grande coberta para as plataformas destinadas aos serviços dos trens de passageiros do interior, dos dos suburbios e dos de carga. Com a ultima modificação, o novo edificio, de dous pavimentos, occupa uma área de $2.875^{m2}.38$, tendo uma coberta geral de plataformas com a área de $12.577^{m2}.298$. Por meio de um ramal de $1123.^{m}0$ de extensão, que á direita da linha, no kilometro 1, parte em curva (Vid. pag. 318) acha-se essa estação ligada á estação maritima da *Gambôa*, onde os seus enormes armazens se acham em continuo movimento de cargas e mercadorias.

Só os armazens do pavimento superior podem recolher cerca de 80.000 saccas de café. (Vid. pag. 323.)

Para attender ao serviço de importação e exportação, dispõe essa ultima estação de uma ponte sobre o mar, com 319^m,0 de comprimento e 14 de largura, na qual atracam navios e saveiros. O ramal, que dispõe de via dupla, tem dous tunneis, um de 83^m,0 todo revestido de cantaria e outro de 313^m,0 de extensão, sem revestimento.

No kilometro $1.^k607^m$ está a estação de *São Diogo*, destinada especialmente ao recebimento de carnes verdes, generos alimenticios, fumo, aguardente e materiaes; uma officina para pequenas reparações de machinas, uma rotunda com accommodações para 25 locomotivas e seus tenders e vastos telheiros para deposito de carros.

O edificio da estação occupa uma área de 1.831^{m2}.0, onde se acham as officinas para reparações e escriptorio da repartição da linha; a rotunda, para 25 locomotivas, cobre uma superficie de 3.808^{m2}.49; o deposito para carros tem a área de 3.675^{m2}.0 e o edificio para recebimento de carnes verdes a de 3.552^{m2}.0.

No kilometro 1^k.990 acha-se a estação da *Praia Formosa* onde vem se entroncar a nova linha da estação maritima da Gambôa.

No kilometro 3^k.236 encontra-se a estação de *S. Christovão* com uma plataforma coberta de 13^m,37 e mais duas ditas descobertas, tendo uma 45^m,0 e outra 50^m,0. Tem a casa do encarregado da parada com a área de 70^{m2},0 e escriptorio da 1ª residencia com a superficie de 273^{m2},0.

No kilometro 4^k.064 acha-se a parada *Derby* especialmente construida para corridas, á esquerda da linha; e no kilometro 4^k.842 a estação da

Mangueira, á direita da qual começa a E. de F. Melhoramentos no Brasil, com bitola de $1^m,0$ e cujo trafego foi inaugurado, provisoriamente, em 28 de março de 1898.

No kilometro $5^k.809$ está situada a estação de *S. Francisco Xavier*, tendo á direita da linha a Northern Railway pertencente á Leopoldina e que faz o serviço para Petropolis, indo se entroncar na E. de F. Grão-Pará.

A estação de S. Francisco Xavier é toda de madeira, cobrindo uma área de $190^{m2},0$ e com plataforma para passageiros.

Um pouco adiante desta estação, tambem á direita da linha, encontra-se o prado de corridas da sociedade Jockey Club, desembarcando, nessa estação, os passageiros que se dirigem para esse divertimento.

No kilometro $7^k.055$ acha-se a estação do *Riachuelo*, cujo edificio occupa uma área de $172^{m2},80$, com duas plataformas para passageiros.

No kilometro $8^k.518$ está a estação do *Engenho Novo*, onde se encontram os bonds de Cachamby, da companhia de Villa Izabel e outros; um pouco adiante, no kilometro $9^k.365$, se divisa a estação do *Meyer*, que tem a seu lado a linha de bonds que se dirige á Inhaúma.

O edificio da estação do Engenho Novo cobre uma área de $438^{m2},60$ e dispõe de duas plataformas, uma de $56^m,0$ e outra de 85^m, 30 de comprimento.

No kilometro $10^k,237$ temos a estação de *Todos os Santos* occupando uma área de $139^{m2}.59$.

No kilometro $11^k.331$, acham-se situadas as grandes officinas da estrada, á direita da linha e em frente á estação do *Engenho de Dentro*.

O edificio da estação cobre uma superficie de 265^{m2},0 e o das officinas compõe-se de um edificio principal com uma superficie de 1.072^{m2},88, cinco telheiros com a área de 5.570^{m2},80; telheiro para ferraria com 1.350^{m2},0, outro para fundição com 316^{m2},0, officinas de pintura e de carpintaria com 316^{m2},0, cada uma dellas.

No kilometro 15^{k}.344 está a estação de *Cascadura;* á esquerda encontram-se os bonds que vão a Jacarépaguá por um lado e por outro se dirigem a Campinho, onde se acha o estabelecimento militar do governo.

A estação e suas dependencias cobrem uma área de 341^{m2},41 e possue duas caixas d'agua e um gyrador.

No kilometro 16^{k}.564 acha-se a estação de *Madureira* de onde parte á esquerda o ramal de Campinho, que foi aproveitado para uma linha circular que tocava na estação de D. Clara e vinha de novo ligar-se em Madureira. Está hoje modificada, como se vê á pag. 310. A importancia do ramal do Campinho não está incluida no custo da 1ª secção; elle passou, ao dominio da estrada, em fevereiro de 1879, por cessão do ministerio da Guerra.

A estação de *Sapopemba* fica no kilometro 21^{k}.975, á sua esquerda parte o ramal de Santa Cruz, destinado ao transporte de carnes verdes, do Matadouro para o Rio de Janeiro.

Esta estação tem um abrigo para passageiros, com a área de 52^{m2},05 e uma plataforma com 519^{m2},40. E' até aqui que se faz o serviço de suburbios, que se estende tambem ao ramal de Santa Cruz.

No kilometro 35^{k}.277 está a estação de *Maxambomba,* cujo edificio cobre uma superficie de

352^{m2},o, dispondo de duas plataformas parallelas: uma com 35^{m},56 e outra com 60^{m},o de extensão.

No kilometro 48^{k}.210 encontra-se a estação de *Queimados* até onde se fez a inauguração da estrada (Vid. pag. 147); o seu edificio occupa uma área de 352^{m2}.o. No fim desta secção, kilometro 61^{k}.675, está a estação de *Belém*, que actualmente acha-se completamente reformada, tendo agora novo edificio para agencia e restaurante e nova coberta para abrigo das locomotivas. O antigo edificio cobria uma área de 407^{m2},75 e era contornado por uma plataforma de 353^{m2},58 de superficie; tinha do lado opposto, uma plataforma coberta com 83^{m},o de comprimento e dispunha de abrigos, para carros com 360^{m2},o e para locomotivas com 605^{m},o de superficie. Dispõe de caixas d'agua, gyrador, etc.

A linha é triplice até á estação de Madureira, sendo uma das linhas destinada aos expressos e trens de carga e as outras duas para o serviço dos trens de suburbios.

De Madureira até Belém ella é dupla.

Partindo da Central, a linha encontrou até Queimados, no kilometro 48^{k}.210, facilidade de construcção, em virtude dos terrenos atravessados apresentarem pequenas ondulações; o que não aconteceu dahi em diante, em que se teve de enfrentar com as maiores difficuldades provenientes dos brejos dos Caramujos e de S. Pedro, sobre os quaes se construiram extensos aterros. (Vid. pag. 151.)

Neste trecho, até Belém, contam-se cerca de 100 boeiros, 17 pontilhões de 2 a 6 metros, 16 pontes de 6 a 18 metros, 2 pontes grandes: a dos Caramujos

com um só vão livre de 31 metros e a de S. Pedro com 2 vãos livres de 31 metros cada um.

Estas duas pontes estão actualmente construidas para via dupla e esta nova construcção constitue trabalho digno de louvor pelas difficuldades encontradas.

As condições technicas do traçado desta secção são as seguintes :

Bitola	$1^m,60$
Raio minimo.	$214^m,94$
Corresponden:e á curva de . .	$5°20'$
Declividade maxima	$0^m,0099$
Extensão em tangente. . . .	$39^k,188^m,20$
» » curva.	$22^k,486^m,80$
Total	$61^k,675^m,00$
» » nivel.	$6^k,795^m,00$
» » rampa	$54^k,880^m,00$
Total	$61^k,675^m,00$

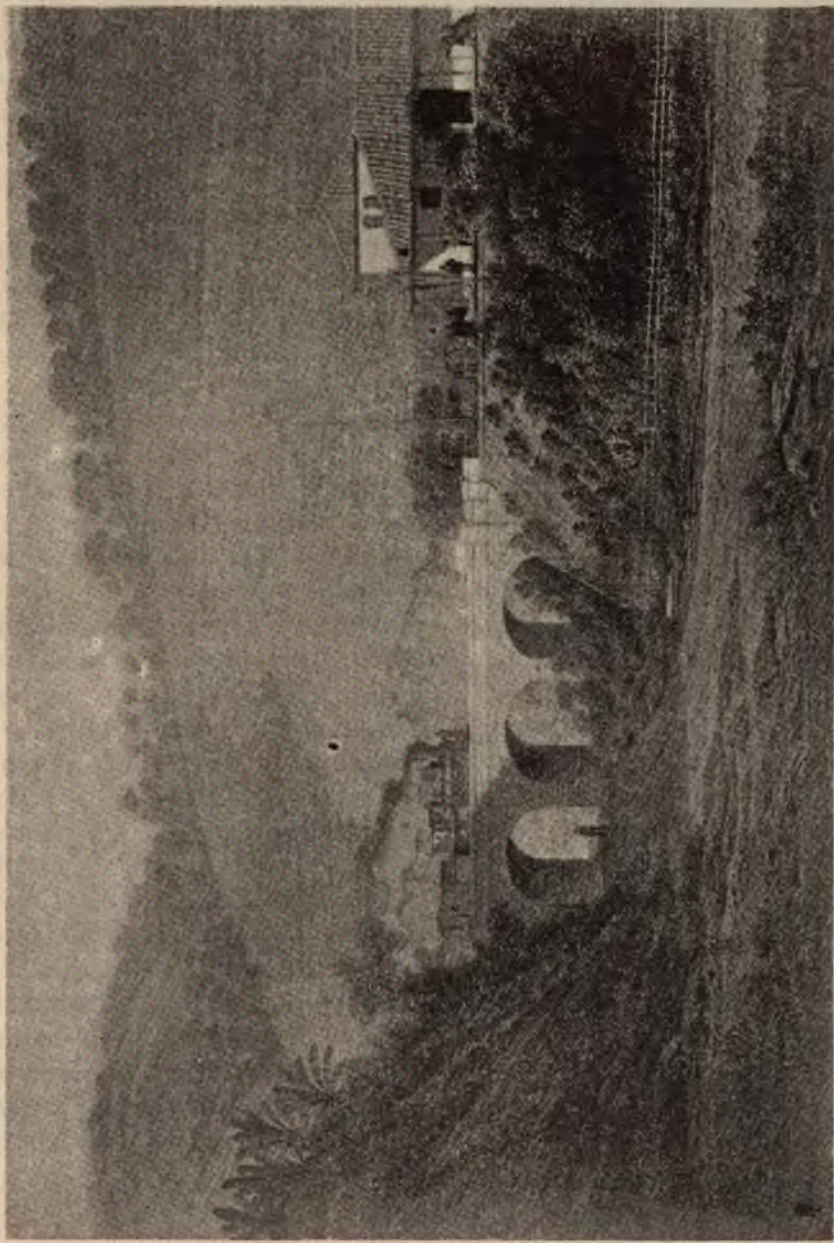
A declividade maxima desta secção acha-se no alto do Nazareth, kilometro $27^k,360$, e a maior tangente de toda a linha do centro está situada nesta secção, entre Maxambomba e Queimados, com a extensão de 5 kilometros.

2ª SECÇÃO

Começa em Belém e termina na Barra, kilometro $108^k.080$. De Belém, na cota $30^m,317$, a linha segue atravessando, logo adiante, o rio Santa Anna e chega á *Bifurcação* no kilometro $65^k.073$, de onde parte á esquerda o ramal de Macacos, que vae á estação do mesmo nome, encostada á Serra do Mar. Ahi se encontra a grande fabrica de tecidos — Brasil Industrial.

PONTE DO RODEIO — Sobre o ribeirão dos Macacos — No kilometro 85.k463 da linha do Centro

Pag. 357

Vid. no 2º volume o Quadro geral das estações, paradas, pontes, viaductos e tunneis

Da estação de Bifurcação na cota $34^m,787$, é que começa a subida da Serra do Mar, na qual se empregou o declive maximo de $0^m,018$ e o raio minimo de $191^m,07$, correspondente á curva de 6° o', terminando a rampa na sahida do *tunnel grande*, do lado do rio Pirahy, no kilometro $89^k.683$.

O traçado desenvolve-se sinuosamente pela encosta do valle do Sant'Anna até o primeiro tunnel no kilometro 72, de onde passa para o valle do rio Macacos, pelo qual se desenvolve sempre em rampa até o alto, onde ainda em rampa se encontra, em parte, o *tunnel grande*, além do qual o traçado ganha a bacia do Parahyba, acompanhando o valle do corrego dos Mendes, que, tomando depois o nome de Sant'Anna, entra no rio Pirahy, proximo á estação de Sant'Anna, seguindo depois o valle deste ultimo até a Barra do Pirahy, na cota $356^m,611$.

Na subida da Serra observam-se aterros de volumes consideraveis de terra, lançados em grotas profundas e apoiados quasi sempre em muralhas de pedra secca de grandes espessuras. (Vid. pag. 207.)

Nesta secção as obras mais notaveis são: os tunneis da Serra, o viaducto do Rodeio, ponte sobre o Sant'Anna, entre Mendes e Sant'Anna, ambas de alvenaria, com arcos de cantaria. Esta ultima era conhecida antigamente pelo nome de *Ponte dos Palitos* por causa de sua altura e pequena espessura dos pilares.

Segue-se a ponte da Barra sobre o rio Pirahy, além de Sant'Anna, com um vão central de $24^m,40$ em arco de ferro, dous vãos contiguos de $7^m,62$ e outros dous de $4^m,57$ e vão total de $48^m,58$; primeira em que se empregou superstructura metallica, construida com trilhos *Barlow*.

Além dessas obras, tem esta secção cerca de 300 boeiros, 4 pontilhões de 2 a 6 metros, 6 pontes de mais de 6 metros, sobre os ribeirões de Sacra Familia e Sant'Anna, das quaes 4 têm 3 vãos cada uma, sendo dous extremos de $5^m,49$ e um central de $9^m,15$; uma com 3 vãos de 9 metros cada um e dous nos extremos de $5^m,49$; outra sobre o corrego dos Macacos, com $6^m,10$ em cada um de seus 3 vãos.

Esta parte da linha conta 16 tunneis com a extensão total de $5.504^m,82$, abertos em rocha e em grande parte revestidos: o 1° com $277^m,90$ de extensão e o 2° com $306^m,25$ acham-se entre as estações Oriente e Serra; o 3° com $116^m,72$ e o 4° com $125^m,30$ entre Serra e Scheid; o 4 A com $103^m,70$, o 5° com $118^m,00$, o 6° com $115^m,80$ e o 7° com $507^m,20$ entre Scheid e Palmeiras; o 8° com $124^m,30$, o 9° com $207^m,20$, o 10° com $236^m,20$ e o 11° com $642^m,50$ entre Palmeiras e Rodeio; o 12° (*tunnel grande*) com $2.238^m,20$ e o 13° com $91^m,90$ entre Rodeio e Mendes; o 14° com $80^m,45$ entre Morsing e Sant'Anna; e, finalmente, o 15° com $213^m,20$ entre Sant'Anna e Barra.

De uma das boccas do *tunnel grande* vê-se a outra como um pequeno ponto branco, assim representada por causa da rampa e contra-rampa nelle existentes.

O facto curioso, que apontamos, seria observado em melhores condições si, em vez das rampas mencionadas, estivesse o tunnel todo em nivel; pois acha-se todo em uma só tangente.

O quadro seguinte mostra as posições kilometricas, altitudes, extensões primitivas e actuaes de todos esses tunneis:

TUNNEL GRANDE — No kilometro 88k.359

PAG. 358 Vid. no 2º volume o Quadro geral das estações, paradas, pontes, viaductos e tunneis.

TUNNEIS DA 2ª SECÇÃO

NUMEROS DE ORDEM	POSIÇÕES KILOMETRICAS	ALTITUDES	EXTENSÕES PRIMITIVAS			EXTENSÕES ACTUAES		
			Em rocha	Revestimento	Totaes	Em rocha	Revestimento	Totaes
	k	m	m	m	m	m	m	m
1	72.740	164.950	250.40	. . . . . .	250.40	225.14	52.76	277.90
2	74.592	198.280	269.65	36.60	306.25	211.35	94.90	306.25
3	76.402	222.267	. . . . .	115.00	115.00	. . . . .	116.72	116.72
4	76.706	226.934	95.90	29.40	126.30	21.95	103.35	125.30
4A	78.278	255.050	25.30	. . . . . .	25.30	25.30	78.40	103 70
5	78.908	266.426	. . . . .	118.00	118.00	. . . . .	118.00	118.00
6	79.262	272.798	. . . . .	115.80	115.80	. . . . .	115.80	115.80
7	80.920	301.005	394.70	50.30	445.00	242.30	264.90	507.20
8	82.400	325.620	. . . . .	95.80	95.80	. . . . .	124.30	124.30
9	82.695	330.930	159.80	47.40	207.20	107.00	100.20	207.20
10	83.116	338.508	191.95	22.40	214.35	153.20	83.00	236.20
11	84.300	359.820	504.50	138.00	642.50	270.00	372.50	642.50
12	88.359	428.051	1678.20	560.00	2238.20	1047.40	1190.80	2238.20
13	90.192	438.275	. . . . .	91.90	91.90	. . . . .	91.90	91.90
14	97.591	396.694	50.10	19.30	69.40	11.20	69.25	80.45
15	104.268	360.669	133.00	76.00	209.00	. . . . .	213.20	213.20
Totaes geraes.			m 3753.50	m 1515.90	m 5270.40	m 2314.84	m 3189.98	m 5504.82

OBSERVAÇÃO

No 2º Volume deste trabalho encontrará o leitor os detalhes minuciosos de alinhamentos e declividades destes tunneis no quadro geral das estações, pontes, viaductos, tunnels, etc.

N'esta secção temos no kilometro $70^{k}.942$ a estação do *Oriente*, em rampa de $0^{m},018$, occupando uma área de $158^{m2},65$ e com duas plataformas, sendo uma coberta.

No kilometro $75^{k}.368$ acha-se a estação da *Serra*, em rampa de $0^{m},012$, e com duas plataformas.

No kilometro $82^{k},048$ encontra-se a estação de *Palmeiras*, em rampa de $0^{m},018$, com dois pavimentos, que cobrem uma área de $153^{m2},44$ e com duas plataformas cobertas.

No kilometro $85^{k}.394$ está situada a estação do *Rodeio*, em rampa de $0^{m},010$, com dous pavimentos em seus extremos e o centro de um só pavimento que serve de armazem. A área occupada pelo edificio é de $326^{m2},25$ e a estação dispõe de duas plataformas cobertas.

No kilometro $92^{k}.517$ acha-se a estação de *Mendes*, em nivel, com um sobrado no centro do edificio, que occupa uma área de $300^{m2},64$, dispondo de duas plataformas cobertas.

As fundações do fundo desse edificio foram protegidas por uma muralha, junto ao rio Sacra Familia, que por ahi passa.

No kilometro $102^{k}.212$ temos a estação de *Sant'Anna*, em nivel, tendo um edificio central com sobrado e área de $54^{m2},85$ e armazens occupando a superficie de $95^{m2},76$.

Dispõe de duas plataformas cobertas.

Esta estação está em correspondencia com a antiga E. de F. Pirahyense, hoje ferro-via Santa Anna, que d'ahi parte e que tem a bitola de $1^{m},00$.

Finalmente, no kilometro $108^{k}.080$ acha-se o termo d'esta secção, na estação da *Barra do Pirahy*, que

está em rampa de $0^{m},003$ e possue os seguintes edificios: um edificio principal de dous pavimentos occupando a área de $255^{m2},30$, um outro para o armazem com a superficie de $628^{m2},72$, em cuja extremidade sul construiu-se um accrescimo que occupa a área de $97^{m2},11$.

Dispõe de duas plataformas cobertas e de um passadiço metallico, de passagem superior, para o transito de passageiros de uma a outra plataforma. Tem mais: a antiga rotunda, no kilometro $108^{k}.350$, com uma área de $3.879^{m2},0$, abrigo e gyrador para machinas, polygono de 30 sectores, dos quaes 28 com linhas e dous com abrigo para arrecadação e escriptorio de deposito; a nova rotunda occupa uma área de $5.959^{m2},0$, dos quaes $4.032^{m2},0$ relativos á rotunda e $1.927^{m2},0$ á suas dependencias.

Ahi se acha o grande gyrador, que corresponde com 32 linhas e quatro gyradores menores, para o movimento do material nas respectivas officinas.

Em frente á estação está o edificio do hotel, pertencente á estrada, e que occupa uma área de $715^{m2},67$.

D'esta estação partem: o ramal de S. Paulo pelo Parahyba acima e a linha do centro pelo Parahyba abaixo. Entre estas duas grandes arterias acha-se a ferro-via de Santa Isabel do Rio Preto (pertencente á companhia Sapucahy), de bitola de $1^{m},0$ e que inaugurou o trafego de sua 1ª secção, até Ipiabas, em 20 de outubro de 1881.

Esta secção, de Belém á Barra, tem $46^{k},405$ de extensão, duas paradas e 10 estações, dentre as quaes se destaca como maior e mais importante a da Barra.

São mui procuradas na estação calmosa, pela amenidade de seu clima, as estações da Serra, Palmeiras, Rodeio e Mendes, para as quaes a administração da estrada creou assignaturas mensaes de passagens.

O territorio atravessado pela linha, até á Barra, pertencia ao antigo Municipio Neutro, depois passou ao estado do Rio de Janeiro; porém as vertentes da Serra do Mar, até á baixada da base, faziam parte da antiga fazenda de Santa Cruz, patrimonio da Corôa, que aforou perpetuamente, a particulares, as terras em quasi sua totalidade.

Esta secção tem caixas d'agua na estação da Serra, no tunnel 4 A, no tunnel n. 7, nas estações do Rodeio, Mendes, Barra e Belém; tem carvoeiras na Barra e Belém e gyradores em Belém, Barra e nova rotunda.

Tem mais as seguintes obras de arte: nove pontes, seis viaductos e 285 boeiros. Começa na cota 30m,217 e termina na cota 356m,611, havendo portanto uma differença de nivel de 326m,394. O ponto culminante é no *tunnel grande*, accusando uma altitude de 444m,839. As condições technicas d'esta secção são as seguintes:

Bitola . . . . 1m,60.

Alinhamentos

Na subida:	74 tangentes com o desenvolvimento de	11k.630m.18
» »	40 curvas á direita, idem, de. .	8.264.06
» »	40 » á esquerda, idem, de .	7.974.31
Na descida:	46 tangentes, idem, de . . .	9.440.06
» »	26 curvas á direita » . . .	5.268.39
» »	19 » » esquerda de. . .	3.828.00
	Extensão total	46.405.00

Na subida o raio maximo empregado foi de $1.145^m,93$ correspondente á curva de 1^o e o raio minimo de $191^m,07$ correspondente á curva de 6^o; na d escida o raio maximo foi de $954^m,95$, correspondente á curva de $1^o12'$ e o rai o minimo de $170^m,28$, correspondente á curva de $6^o44'$ situado no kilometro $102^k.400$.

Nivelamentos e declividades

Na subida: nivel		$2^k.218^m.00$
» » rampa de	$0^m.002$	744.00
» » » »	$0^m.006$	406.00
» » » »	$0^m.010$	264.00
» » » »	$0^m.012$	1.696.00
» » » »	$0^m.013$	400.00
» » » »	$0^m.014$	1.180.00
» » » »	$0^m.015$	3.039.00
» » » »	$0^m.016$	504.00
» » » »	$0^m.018$	17.260.05
Na descida: nivel		9.420.00
» » contra-rampa de.	$0^m.003$	606.00
» » » » »	$0^m.004$	1.207.00
» » » » »	$0^m.005$	600.00
» » » » »	$0^m.006$	400.00
» » » » »	$0^m.009$	717.00
» » » » »	$0^m.010$	600.00
» » » » »	$0^m.011$	1.250.00
» » » » »	$0^m.012$	560.00
» » » » »	$0^m.0123$	734.00
» » » » »	$0^m,013$	2.600.00
Extensão total		46.405.00

Os trilhos são do systema Vignolle, todos de aço e dos pesos de 32 e 42 kilos por metro corrente.

Os dormentes são de madeira e de aço (Angleur); estes com as dimensões de.................. $2^m,65 \times 0^m,22 \times 0^m0,05$ e espaçamento de $0^m,80$ de centro a centro, aquelles com as dimensões de $2^m,65 \times 0^m.20 \times 0^m.14$ e mesmo espaçamento.

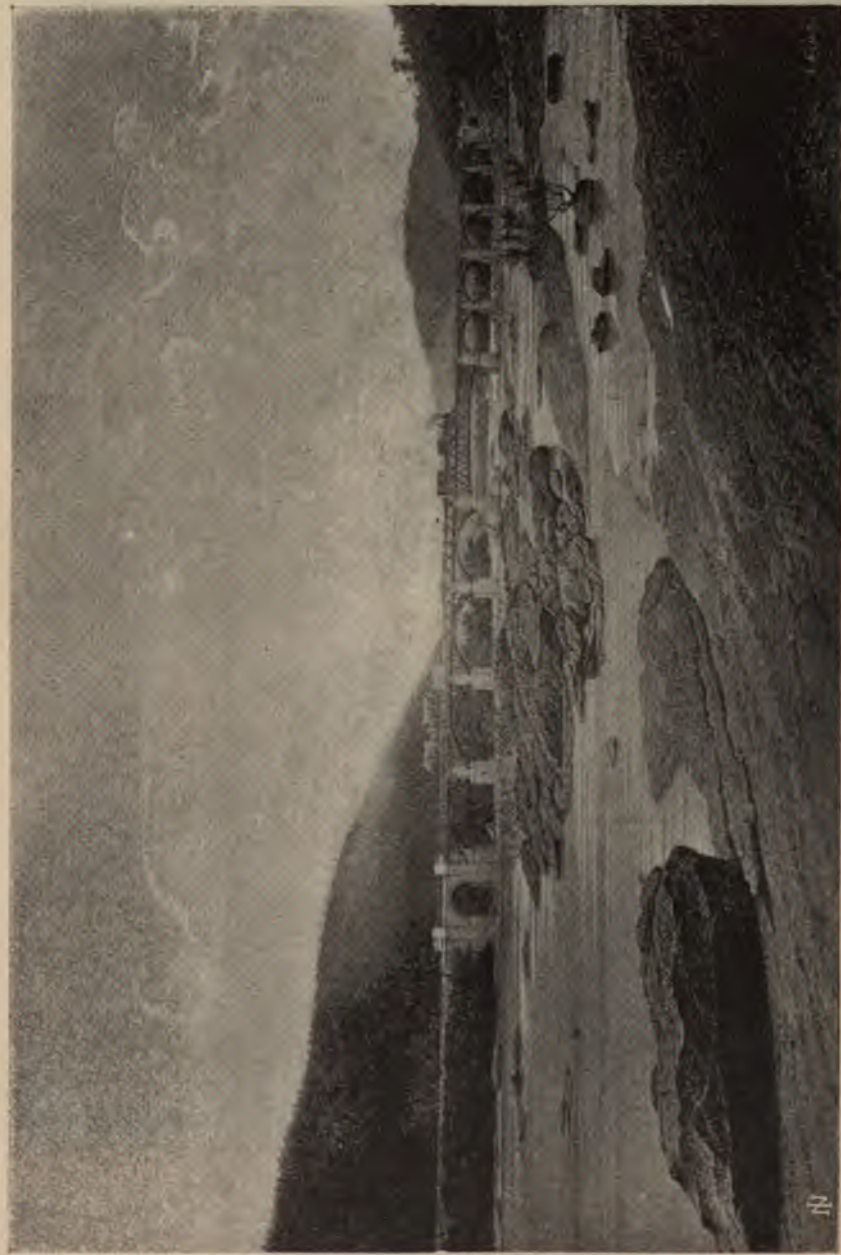
PONTE DO DESENGANO — sobre o rio Parahyba — No kilometro 130k450 da linha do Centro

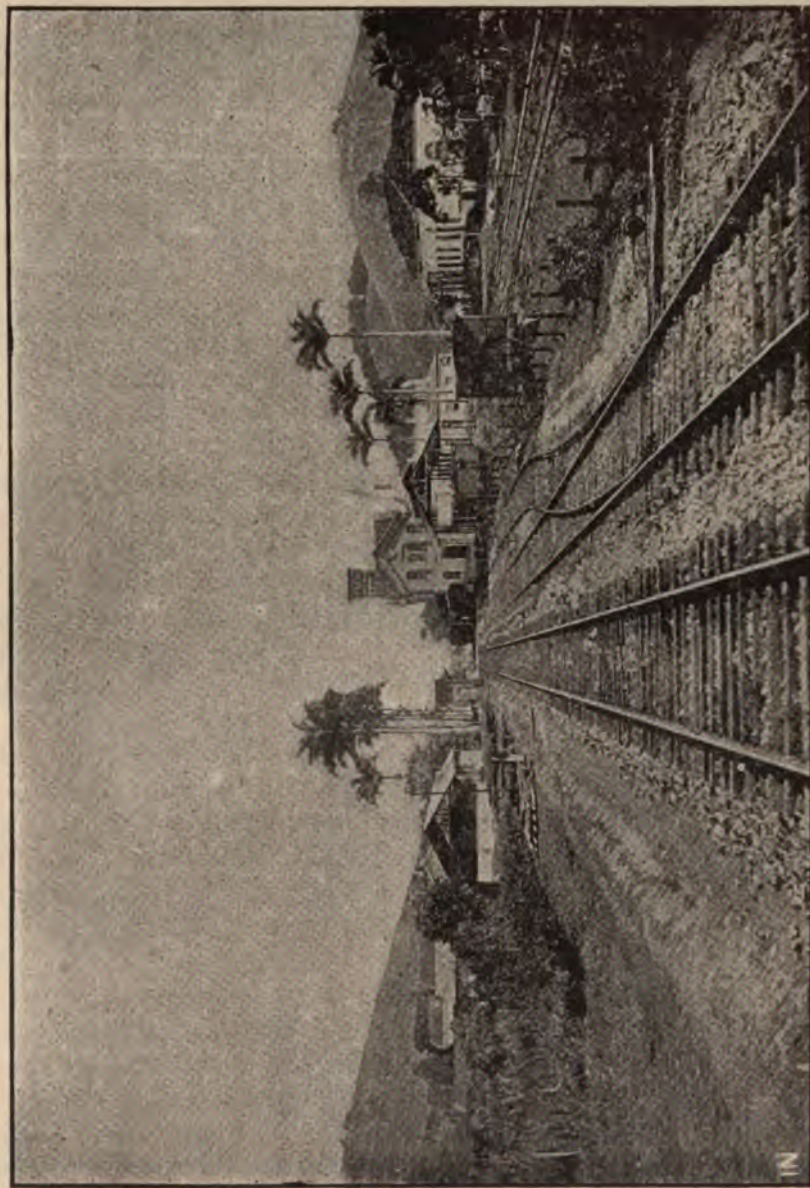
Vai ser modificada (Vid. pag. 365)

Vid. no 2º volume o Quadro geral das estações, paradas, pontes, viaductos e tunneis.

PONTE DO PARAISO — Sobre o rio parahyba — No kilometro 155k466 da linha do Centro

Foi modificada (Vid. pag. 365)

Vid. no 2º volume o Quadro geral das estações, paradas, pontes, viaductos e tunneis

ESTAÇÃO DO DESENGANO

No kilometro 132k.036 da linha do centro (3ª secção)

pontilhões de vãos de 2^m,0 a 6^m,0 e grande numero de boeiros, cuja secção de vasão não excede de $0^m,60 \times 1^m,50$.

Tendo-se verificado ultimamente defeitos na construcção de alvenaria daquellas primeiras pontes e tambem excesso de trabalho, para o qual foi calculado, nas suas superstructuras metallicas, a administração da estrada dirigiu logo as suas vistas para esses dous problemas que interessavam seriamente a segurança do trafego.

Assim é, que foi modificada a ponte do Paraizo, que soffreu alteração em seus encontros, pilares e superstructuras; conservando-se, porém, os mesmos vãos.— Esses trabalhos se estenderão tambem ás outras duas pontes: do Desengano e da Boa Vista, segundo fomos informados.

Esta secção conta um só tunnel, com o comprimento de 160^m,36, situado entre as estações Alliança e Cazal e conhecido pelo nome desta ultima estação.

Conta este trecho 13 estações, inclusive a de Entre Rios.

A de *Vassouras*, no kilometro 128^k.557, achase a 6 kilometros da cidade do mesmo nome, que á ella está ligada pela Estrada de Ferro Vassourense, bitola de 0^m.60, que fica á direita da linha e cujo trafego foi inaugurado em 5 de abril de 1884.

A do *Desengano*, no kilometro 132^k.036, tem á sua esquerda a União Valenciana; — a primeira via ferrea brasileira construida com bitola estreita de 1^m.0 — e que inaugurou o trafego de seu primeiro trecho, até a estação de Esteves, no kilometro 18, em 1 de maio de 1871.

A do *Commercio*, no kilometro 146k.683, tem tambem á sua esquerda a via ferrea Commercio e Rio das Flores, de bitola de 1m,0 e que em 14 de setembro de 1882 abriu ao trafego a sua 1a secção, até a estação de Taboas. com 17k.648 de extensão.

A da *Parahyba* no kilometro 187k.369, situada na cidade da Parahyba do Sul, tendo á sua direita a E. de F. Melhoramentos no Brasil; e a de *Entre Rios*, no kilometro 197k.669, notavel por sua extensão, pelas grandes accommodações para o material rodante e por ser o entroncamento do importante ramal de Porto Novo, que se acha á direita da linha. Foi ahi em Entre Rios que se deu o primeiro cruzamento da antiga E. de F. Pedro II com a estrada de rodagem — União e Industria— que fazia o serviço de Petropolis a Juiz de Fóra.

A maior parte desta secção contém rampas muito fracas, de modo a quasi se poder dizer que é ella toda de nivel. A sua cota mais elevada é a de 356m,611, na Barra, seu ponto inicial; dahi, descendo sempre, vae a linha até Entre Rios, seu ponto terminal, onde accusa a altitude de 269m,410. Possue seis caixas d'agua: uma em Desengano, outra em Concordia, outra no Commercio, outra em Boa Vista e duas em Entre Rios. Nesta ultima existe uma carvoeira e um gyrador.

As suas condições technicas são:

Bitola.	1m.60
Raio maximo	3437m.75
correspondente á curva de 0°20'	
Raio minimo	182m.95
correspondente á curva de	6°.16'
Declividade maxima	0m.008
Desenvolvimento em curva	44k.008.98
» » tangente	45.580.02
Extensão total	89.589.00

4ª SECÇÃO

Este trecho começa em Entre Rios e termina em Marianno Procopio, no kilometro 277k.750, com a extensão de 80k.081.

Como já vimos, a linha da 3ª secção descia sempre até seu termino; a desta, ao contrario, sobe sempre, partindo da cota 269m,410 e terminando na de 677m,380 em Marianno Procopio.

Em Entre Rios a linha deixa o valle do Parahyba, segue no quadrante de Noroeste acompanhando a direcção da estrada de rodagem da União e Industria, que é cortada por vezes, até ao Alto de Sant'Anna (depressão da Serra das Aboboras), no kilometro 206 e altitude de........ 349m,152. Attingida essa cota, a linha apresenta um pequeno patamar e desenvolve-se, descendo, pela encosta fronteira á da estrada de rodagem, em demanda do rio Parahybuna, cuja margem alcança pouco áquem da estação de Serraria e na cota 308m,590. Transposto esse rio, no kilometro 210, por uma ponte de seis arcos com a extensão total de 194 metros e chamada ponte da Serraria, segue a linha a sua margem direita até 600 metros além da ponte velha do Parahybuna, onde o transpõe de novo, no kilometro 226, por uma ponte chamada do Parahybuna e de 86 metros de extensão; passando então para a margem esquerda e penetrando assim em territorio mineiro. Da Serraria, em diante, a linha sobe sempre acompanhando o valle do Parahybuna até á Serra da Mantiqueira.

Entre as estações de Souza Aguiar e Parahybuna encontra-se o tunnel n. 17, denominado dos

Micos, no kilometro 220^{k}.800 e proximo a elle a ponte do mesmo nome, achando-se tambem, entre essas estações, o tunnel n. 18, chamado da Cachoeira do Inferno, e situado no kilometro 223^{k}.800.

Adiante da estação de Parahybuna, no kilometro 226, é o rio do mesmo nome atravessado, penetrando a linha de novo em territorio do Rio de Janeiro até poucos kilometros além, onde, no kilometro 230, atravessa duas vezes o rio Preto, affluente do Parahybuna, nas proximidades de sua barra, por meio de uma ponte de um vão de 30^{m},0 e outra de tres vãos de 30^{m}.0 cada um e torna a penetrar em territorio mineiro para não mais o abandonar. Transposto o Rio Preto, a linha retoma, no kilometro 232, á margem direita do Parahybuna, desenvolvendo-se em linha pesadissima por causa dos grandes aterros existentes até o kilometro 234; e depois de atravessar um pequeno tunnel, n. 19, no kilometro 233, passa para a margem esquerda por uma ponte notavel por sua altura e obliquidade, sobre a cachoeira do Poço Manso que é vencida com o declive maximo de 0^{m},013. O Parahybuna é ainda atravessado por mais tres pontes, com a mesma denominação de Poço Manso, nos kilometros 234, 236 e 237. Logo adiante, no kilometro 238, encontra-se outra ponte, a do Espirito Santo, passando a linha de novo para a margem direita até além da estação de Cotegipe, no kilometro 245^{k}.300.

O Parahybuna é novamente transposto pela ponte do Bom Successo, no kilometro 240; pouco além desta se apresenta outra — Cayoaba ou Soledade, no kilometro 246 e outras duas ao chegar a Mathias Barbosa, sobre o rio do mesmo nome,

seguindo d'ahi a linha sempre, pela margem esquerda, até as immediações do Retiro, em que o rio Parahybuna é de novo transposto em duas pontes proximas, no kilometro 264. De Mathias Barboza em diante o traçado, abandonando o valle principal, segue o do ribeirão da Liberdade em direcção da estrada de rodagem União e Industria, atravessada no kilometro 256 por um tunnel de 139^m,13 no alto do Passa-Tres; a linha atravessa outro tunnel no kilometro 263 e contornando os valles secundarios, que ficam á Este dessa estrada de rodagem, ganha de novo a margem esquerda do Parahybuna, cortado duas vezes nos kilometros 263 e 264 e conservando-se nesse valle até apanhar o valle do corrego da Boiada, no kilometro 266.

No kilometro 265 a linha atravessa o corrego de S. João ou ribeirão do Retiro em um imponente viaducto.

Verdadeiramente interessante é o desenvolvimento do traçado neste ultimo trecho, em que com muita habilidade e rara felicidade venceu-se a Serra dos Marmelos, atravessada em tunnel de 543^m,50 de extensão no kilometro 271, attingindo-se ahi a cota de 675^m.358. Nas proximidades do tunnel, o traçado approxima-se do Parahybuna, que acompanha de novo, e que tres vezes ainda é transposto nos kilometros 273 e 274; dahi por diante afasta-se para a esquerda, mas é ainda, no fertil e pittoresco valle desse rio, que elle se desenvolve, passando pela cidade de Juiz de Fóra, no kilometro 275 e seguindo-o até o fim desta secção, em Marianno Procopio, no kilometro 277^k.750, onde attinge a sua maior cota, que é de 677^m.380. De Entre Rios ao alto do tunnel dos Marmelos

a differença de nivel é de $406^{m},0$ e até o fim da secção é de $408^{m},0$.

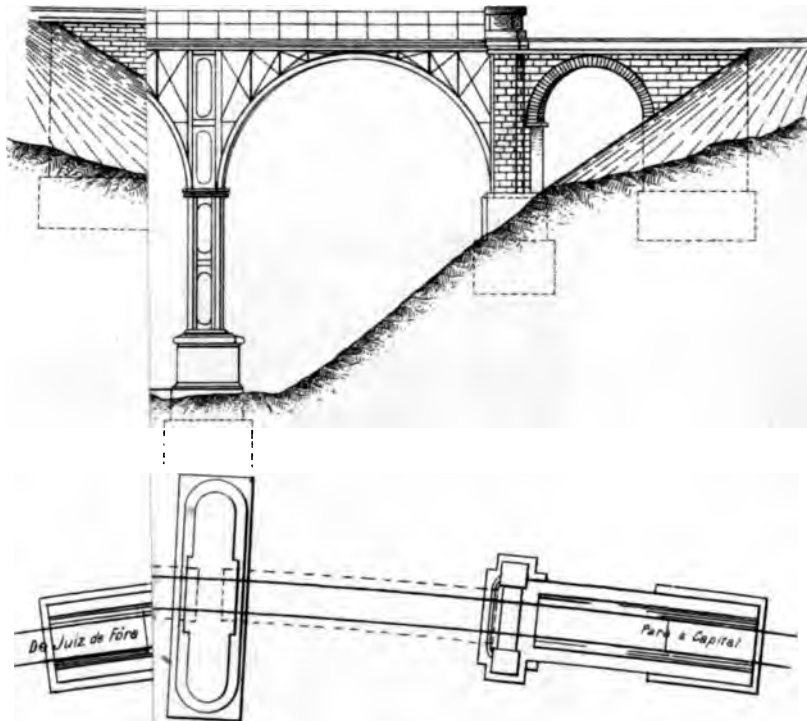
São as seguintes as obras d'arte mais notaveis desta secção:

Obra	Extensão	
Ponte da Serraria em arcos de trilhos ***Barlow*** sobre pilares de cantaria	$194.^{m}0$	de comprimento
» do Parahybuna, encontros em arcos de pedra e vigas de ferro	86.60	» »
» » Canal do Rio Preto, vigas de ferro	39.0	» »
» » Rio Preto, idem . . .	115.0	» »
» » Poço Manso nº — 1, idem.	80.0	» »
» » » » nº — 2 »	17.05	» »
» » » » nº — 3 »	43.0	» »
» » Bom Successo, idem . .	125.0	» »
» da Soledade, idem. . . .	50.0	» »
» do Mathias, idem	49.50	» »

Além de tres viaductos, conta-se o do Retiro já mencionado, e que merece especial menção. Elle apresenta 108 metros de extensão, tendo em cada encontro um arco de accesso de 6 metros de vão e entre elles cinco vãos de $15^{m},30$ com arcos de trilhos *Barlow*, separados por pilares tambem construidos com trilhos desse typo, apoiados em sóccos de alvenaria, capeados de cantaria de 1ª classe. Este viaducto é uma das obras d'arte mais notaveis da linha do Centro, prende a attenção do viajante por sua belleza, por sua apparencia leve e por sua altura de 25 metros sobre o nivel do corrego que atravessa. Foi estudado e projectado pelo engenheiro brasileiro, Jorge Rademacker, que succedeu a W. Ellison, no cargo de 1º engenheiro, em 13 de março de 1872.

Acha-se em rampa de $0^{m},012$ e curva de 3º ou raio de 382 metros e foi construido em 1875.

7

IMP. NACIONAL

Desenvolvendo-se a linha numa grande ferradura, o viajante observará bem o viaducto um pouco adeante de sua passagem.

Todas as pontes que acabamos de mencionar foram construidas com superstructuras metallicas — vigas rectas, estrado superior e systema de grade (*trellissa*), tendo sido fabricadas essas superstructuras em officinas nacionaes algumas e outras nas da propria estrada.

Esta secção da estrada é uma das mais pesadas em obras de arte; citamos as mais importantes pontes e viaductos, porém tem ella mais um grande numero de pontilhões, boeiros, galerias, drains, paredões e gigantes de consolidação.

Conta seis tunneis com a extensão total de $1090^{m},900$, situados do seguinte modo: o 1º com $94^{m},80$ de extensão e denominado dos Micos, no kilometro $220^{k}.800$, e o 2º da Cachoeira do Inferno, no kilometro $223^{k}.800$, com 114 metros, ambos entre as estações de Souza Aguiar e Parahybuna; o 3º do Poço Manso no kilometro $232^{k}.880$, com $120^{m},000$, entre Parahybuna e Sobragy; o 4º do Passa Tres, no kilometro 256, com $139^{m},130$, entre Mathias Barbosa, e Cedofeita; o 5º da Cachoeira, no kilometro $263^{k}.420$ com $79^{m},500$, entre Cedofeita e Retiro; e o 6º dos Marmelos, no kilometro $270^{k}.600$, com $543^{m},500$, entre Retiro e Juiz de Fóra.

O 5º tunnel, acima mencionado, foi construido em 1878, depois de estar aberto o trafego da linha.

Foi necessaria a sua construcção para evitar os perigos de um grande córte ahi existente, cujos taludes desmoronavam constantemente, obstruindo

o leito da estrada. Foram excavados córtes de mais de 120.000 metros cubicos e construidos aterros de cerca de 200.000 metros cubicos.

Para a consolidação desse volume consideravel de aterros foram executadas custosas obras, taes como: enormes muros de sustentação, de pedra secca, drainos em differentes direcções no corpo dos aterros e valletas de pedra, entre estes e as encostas adjacentes.

Tem 11 estações esta secção, incluindo a de Marianno Procopio, todas de alvenaria de pedra ou de tijolo.

A da *Serraria*, no kilometro 212^{k}.182, tem á direita a antiga via ferrea União Mineira, pertencente hoje á Leopoldina Railway, sob o nome de ramal da Serraria, com bitola de 1^{m},0 e que inaugurou o trafego de seu primeiro trecho, de 49 kilometros até Bicas, em 13 de maio de 1879.

O edificio desta estação cobre uma área de 472$^{m^2}$,15, tem plataformas na frente, fundos e oitões com coberturas de telhas, sendo a da frente de 51^{m},0 de comprimento com 4^{m}.30 de largura e tendo 5^{m},0 de rampa em seus extremos, onde existem dous chalets. A' esquerda da estação ha um armazem de madeira com a área de 582$^{m^2}$,0, á direita está o deposito de ferro para inflammaveis com a área de 61$^{m^2}$,0.

A da *Parahybuna*, no kilometro 225^{k}.843, tem á esquerda o tramway do Rio Preto e correspondencia com a via ferrea Rio das Flores; e o seu edificio é, em construcção e divisão, identico ao da Serraria.

A de *Sobragy*, no kilometro 238^{k}.245, antiga Espirito Santo, occupa uma área de 320$^{m^2}$,0

com plataforma em torno de $2^m,58$ de largo, tem no extremo superior um pequeno chalet, no inferior a agencia e suas dependencias e na parte central o armazem. Em frente á estação ha uma plataforma com cobertura de telhas francezas e que tem $36^m,70$ de comprimento sobre $2^m,70$ de largura.

A do *Barão de Cotegipe*, no kilometro $245^k.300$, tem a área de $147^{m2},60$, sendo a parte inferior occupada pela agencia e dependencias e o resto pelo armazem; tem a plataforma feita de concreto e com muros de alvenaria, capeados de tijolos.

A de *Mathias Barbosa*, no kilometro $252^k.907$, com uma área de $297^{m2},92$ e toda circumdada de plataforma cimentada, com $2^m,80$ de largo. Na extremidade inferior está a agencia e depen. dencias, sendo o resto occupado pelo armazem; e em frente ao edificio ha uma plataforma coberta- de $71^m,30$ de comprimento por $2^m,70$ de largura,

A de *Cedofeita*, no kilometro $256^k.520$, occupa uma área de $224^{m2},64$, tem plataforma em torno com $2^m,80$ de largo e tem na sua extremidade superior a agencia, sendo o resto pertencente ao armazem.

Em frente ao edificio existe uma plataforma coberta, feita de parallelipipedos e com $30^m,0$ de comprimento por $4^m,0$ de largura.

A do *Retiro*, no kilometro $266^k.455$, tem a área de $210^{m2},0$, com plataforma coberta em torno e de $2^m,40$ de largura; tem a agencia e dependencias na extremidade superior do edificio e no resto o armazem. Em frente tem uma plataforma coberta com $25^m,0$ de comprimento e $2^m,75$ de largo.

A de *Juiz de Fóra* acha-se situada na cidade do mesmo nome, no kilometro $275^k.369$ e tem á direita a via ferrea, de bitola de $1^m,0$, denominada — de Juiz de Fóra a Piau — e que, em 1884, abriu ao trafego o seu primeiro trecho, de 37 kilometros, até a estação de Lima Duarte.

O edificio da estação tem dois pavimentos occupando uma área de $264^{m2},0$, com plataforma em torno de $2^m,85$ de largura, sendo o pavimento inferior occupado pelas salas de despacho e conferencia e o resto pelos armazens.

No extremo inferior está a nova agencia, com uma superficie de $116^{m2},32$, onde se acham: o escriptorio do agente, bilheteria, telegrapho, sala reservada e de bagagem. O armazem foi augmentado de $308^{m2},0$.

A plataforma tem $147^m,0$ de comprimento, cimentada e com um alpendre de zinco de $69^m,40$ sobre columnas de ferro.

Em frente á estação ha outra plataforma de $48^m,30$ de comprimento, com muros de alvenaria e calçada de concreto. Existe nesta estação uma officina nova para o creosotamento de dormentes.

Finalmente, a estação de *Marianno Procopio*, no kilometro $277^k.750$, tendo á direita uma linha de bonds, que faz o serviço entre este ponto e a cidade de Juiz de Fóra. Essa ultima estação acha-se completamente reformada, pelo que não podemos dar os seus detalhes.

Esta secção tem oito caixas d'agua: em Parahybuna, Sobragy, Cotegipe, Mathias, Cedofeita, kilometro $260^k.990$, Retiro e Marianno Procopio.

Nesta ultima estação existe uma carvoeira e um gyrador.

As suas condições technicas são as seguintes:

Bitola	1^m,60
Alinhamentos	
Tangentes	47^k,773
Curvas	32^k,308
	80^k,081
Declividades	
Nivel	13^k,576
Rampa	58^k,684
Contra-rampa	7^k,821
	80^k,081
Raio maximo	1.145^m,93
correspondente á curva de .	1° 0'
Raio minimo	191^m,07
correspondente á curva de. .	6°,0
Declividade maxima	0^m,015

5ª SECÇÃO

Acha-se este trecho entre as estações de Marianno Procopio e Lafayette, com a extensão de 184^k.530.

De Juiz de Fóra a Chapéo d'Uvas, n'uma extensão de 28 kilometros, o traçado, seguindo sempre o valle do Parahybuna, apresenta grandes alinhamentos rectos, curvas mais suaves e declividades menores; dahi em diante, seguindo o mesmo valle, a linha vai até ás proximidades do povoado de Tabões para galgar a divisa d'aguas, entre o Parahybuna e o Rio Novo, no tunnel de Pedro Alves, kilometro 317 e, descendo, atravessar o ribeirão da Posse, de onde sobe novamente até o antigo arraial do João Gomes, hoje cidade de Palmyra, situada no kilometro 324^k.175.

Nesta parte, o terreno accidentado exigiu o emprego de curvas, quasi continuas, de 6°,22' correspondentes ao raio minimo de 180^{m},08 e a declividade maxima de 0^{m},015 em alguns kilometros. De Palmyra a linha sobe até vencer a divisa de aguas do Posse e do Pinho, ribeirões que vertem para o rio Pomba, descendo depois pelo ultimo até atravessal-o nas proximidades da estação de Mantiqueira, kilometro 337^{k}.280, de onde propriamente principia a ascensão da grande cordilheira do mesmo nome. Para vencer a differença de nivel de 236^{m}.643 entre Mantiqueira e João Ayres, cuja extensão é de 14^{k}.220, o traçado se desenvolve sinuosamente em tres bellissimos planos que se destacam perfeitamente aos olhos do viajante. Do plano superior se contempla um magnifico panorama e o desenvolvimento da linha em fórma de ferradura.

E' de admirar e honra o nome da engenharia brasileira o tino profissional com que ahi se desenvolveu a linha, de fórma a, em tão acanhado ambito, ser vencida tal differença de nivel, com rampas normaes e sem grande numero de custosas obras d'arte.

Nesta subida atravessa-se as mais importantes obras desta secção e nella foi empregado o declive maximo de 0^{m},018 e muitas vezes a curva de 6°.22', correspondente ao raio minimo de 180^{m},08. Transposta a Serra da Mantiqueira, cujo ponto mais alto é a antiga estação da Borda do Campo, hoje João Ayres, na altitude de 1.115^{m},418, a linha desce pela vertente opposta da serra, depois de atravessar a garganta do João Ayres, no kilometro 351, ganhando as aguas da bacia do rio

Grande nas vertentes do ribeirão do Sitio, cujo valle acompanha até a estação do mesmo nome, no kilometro 363^k.390 e cota 1.039^m,248, em terreno facil e de pouco movimento de terra.

Dahi passa então para o ribeirão do Registro, que a linha transpõe subindo por um de seus tributarios até Barbacena, no kilometro 378^k.425 e altitude de 1.120^m,0 para descer até á estação de Ressaquinha, no kilometro 402^k.735, atravessando, jnnto á estação de Alfredo Vasconcellos, o ribeirão de Alberto Dias e mais adiante o ribeirão da Ressaquinha, proximo á estação do mesmo nome. Partindo o traçado dessa estação na cota 1.104^m,0, alcança logo adiante o valle do Carandahy, pelo qual se desenvolve até pouco além da estação desse nome, no kilometro 419^k.390, para subir a Serra das Taipas, que divide as bacias do rio Grande, S. Francisco e rio Doce.

Antes, no kilometro 410^k.080, encontra-se a estação Hermillo Alves na altitude de 1.147^m,453, que é a mais elevada de toda esta secção.

Todos os cursos d'agua que acabamos de mencionar pertencem á bacia do rio Grande, pois vão se juntar ao rio das Mortes os que estão áquem de Barbacena e os que se acham além do Carandahy, que por sua vez vai desaguar no mesmo rio das Mortes, em ponto proximo a São João d'El-Rei, e denominado Varzea do Marçal.

Attingindo o alto das Taipas encontra-se a antiga estação do mesmo nome, hoje Herculano Penna, no kilometro 424^k.439. A linha acha-se ahi nas vertentes do Rio Piranga, pertencente á bacia do rio Doce, antes porém de chegar a Christiano Ottoni, no kilometro 438^k.391, abandona essas

vertentes passando para as do Paraopeba, já pertencentes ao S. Francisco e passando para as cabeceiras do seu affluente — o Barroso — em cujo valle acha-se a estação de Buarque de Macedo, no kilometro $449^k.867$. Margeia dahi constantemente este ribeirão até a confluencia do Soledade além de Lafayette, que é a estação terminal desta secção e situada no Kilometro $462^k.280$.

Esta secção tem 19 pontes, consideradas de pouca importancia em relação ás existentes na estrada; mas destacamos entre ellas a do Pires sobre o Parahybuna, no kilometro $289^k.905$, com um vão livre de $30^m,0$; a da Vargem sobre o mesmo rio, no kilometro $290^k.805$, com um vão livre de $24^m,0$; a do Parahybuna, sobre o mesmo rio, no kilometro $303^k.700$, com dous vãos de $11^m,0$; a do Vasconcellos, no kilometro $328^k.341$, com o comprimento de $44^m.0$ e altura de $10^m,45$; a do Bandeirinha, no kilometro $363^k.783$, com um vão de $12^m,0$; a do rio das Mortes, sobre o rio do mesmo nome, no kilometro $369^k.670$, com um vão de $20^m,0$; a do Alberto Dias, no kilometro 390, com 2 vãos de $7^m,0$ e um central de $13^m,45$ e a do Carandahy, sobre o rio de igual nome, no kilometro $421^k.550$, com 4 arcos de $9^m,0$ de abertura cada um e vão central de $20^m,0$.

Para mais detalhes, veja-se o minucioso quadro do 2° volume.

Além dessas pontes, tem a secção 20 pontilhões e 463 boeiros.

A obra mais notavel desta secção é o córte da garganta do *João Ayres*, no kilometro 351, na serra da Mantiqueira. Concluido o leito da linha, nesse ponto, procedeu-se ao assentamento

e alastramento que deram a conhecer, com a passagem do trem de lastro, um terreno verdadeiramente elastico na plataforma do córte. Reconhecida por sondagens a existencia de vasa em camadas mais fundas do córte, teve-se a explicação do phenomeno da elasticidade do terreno e tratou-se de deseccar e consolidar esse pequeno trecho.

Após um trabalho insano de excavações e escoramentos difficeis conseguiu-se a construcção de duas fortes muralhas de pedra, parallelamente situadas de cada lado do córte, nas bases de seus taludes respectivos, e com as dimensões, cada uma, de 360 metros de comprimento, 3^m,0 de largura e 7^m,0 de altura. Construiram-se mais: dous planos de banquetas nos taludes dos córtes, dando facil escoamento ás aguas, valletas de pedra rejuntadas de cimento e um draino de 473^m,40 de comprimento, com a secção de 0^m,60×0^m,60, situado todo elle por baixo do eixo da linha.

No serviço desse córte foram extrahidos 118.799 metros cubicos de terra e 3.725 de pedra.

O custo total do córte, com todas as obras, se elevou a 383:858$007.

Esta secção tem 5 tunneis com a extensão total de 822^m,820.

Entre as estações de Ewbank da Camara e Palmyra encontra-se o denominado Pedro Alves, no kilometro 314^k.772, com 239^m,600 de comprimento; entre Mantiqueira e Rocha Dias o de n. 24, no kilometro 342^k.346, com 193^m,900 e o de n. 25, no kilometro 343^k.084, com 107^m,420; e entre Rocha Dias e João Ayres o de n. 26, no kilometro 345^k.495, com 142^m,500, e o de n. 27, no kilometro 347^k.660, com 139^m,400 de extensão.

No kilometro 350 construiu-se, ultimamente, um tunnel provisorio por causa da quéda de grandes barreiras que occasionaram, por alguns dias, a interrupção do trafego nesse ponto. A grande barreira continuando a correr, tornou-se necessario prevenir novas interrupções e para isso trata-se agora de construir, nesse local, um tunnel definitivo, já se tendo dado as necessarias ordens para o respectivo orçamento da despeza a effectuar-se com essa importante e inadiavel obra d'arte.

Tem esta secção 21 estações, inclusive a de Lafayette.

A de *Bemfica*, no kilometro $288^k.745$, é de alvenaria de pedra com cobertura de telhas planas e cobre uma superficie de $381^{m2},60$.

Da de *Dias Tavares*, antiga Frederico Lage, no kilometro $293^k.947$, não obtivemos dados.

A de *Chapéo d'Uvas*, no kilometro $303^k.375$, é de alvenaria de pedra com cobertura de telhas planas e com a superficie de $42^{m2},60$.

Tem mais a casa do agente com $80^{m2},51$ e um accrescimo com $22^{m2},08$.

A de *Ewbank da Camara*, no kilometro $310^k.170$, é de madeira com cobertura de telhas planas e área de $72^{m2},0$. Tem casa do agente com $53^{m2},92$ e um accrescimo de $26^{m2},82$.

A de *Palmyra*, antiga João Gomes, no kilometro $324^k.175$, é de alvenaria de pedra com cobertura de telhas planas e cobre, área de $686^{m2},40$, tendo um torreão que serve de casa para o agente. No pateo da estação ha um abrigo de machinas, levantado sobre columnas de trilhos, com cobertura de telhas planas e cobrindo uma superficie de $168^{m2},0$. Acha-se situada na cidade do mesmo nome

e tem á direita a E. de F. Rio Doce, que dahi parte, que tem á bitola de $1^m,0$ e que foi inaugurada em 1 de abril de 1897 até a estação do Livramento, na extensão de 27 kilometros.

A da *Mantiqueira*, no kilometro $337^k.280$, é de alvenaria de tijolo apparente com cobertura de telhas planas e com a área de $72^{m2},0$, tendo um accrescimo de $22^{m2},04$ e a casa do agente com $50^{m2},37$ e accrescimo de $16^{m2},28$.

Sobre a de *Roçha Dias*, no kilometro $344^k.405$, não obtivemos informações.

A de *João Ayres*, no kilometro $351^k.500$, é de alvenaria de tijolo com cobertura de telhas planas e com a área de $43^{m2},19$; tem para o agente uma casa de alvenaria de tijolo e área de $74^m,82$.

A do *Sitio*, no kilometro $363^k.390$, de alvenaria de pedra e com plataforma coberta em torno. Começa ahi, á esquerda da estação, a E. de F. Oeste de Minas, com bitola estreita de $0^m,76$, e que inaugurou, em 28 de agosto de 1881, o seu primeiro trecho, até á cidade de S. João d'El-Rey, com a extensão de $99_k.196$.

A de *Barbacena*, no kilometro $378^k.425$, na cidade do mesmo nome, encontrando-se adiante no kilometro $379^k.700$ a estação do *Sanatorio*, onde se acha o estabelecimento que lhe deu o nome; a de *Carandahy*, no kilometro $419^k.390$ e de *Pedra do Sino*, no kilometro $429^k.675$, notaveis pela exploração de grandes caieiras.

A de *Christiano Ottoni*, no kilometro $438^k.391$, com uma plataforma descoberta em frente á estação e com casa para o agente.

A de *Buarque de Macedo*, no kilometro $449^k.867$, com um barracão terreo coberto de zinco para

deposito de mercadorias e tendo a casa do agente proximo á estação.

A de *Lafayette*, no kilometro $462^k.280$, termo desta secção e da bitola larga de $1^m,60$. Tem uma plataforma coberta em frente á estação, casa do agente, outra para o armazenista, outra de madeira coberta de zinco que serve de restaurant aos passageiros e empregados da estrada, outra de madeira para dormitorio do pessoal dos trens que pernoitam ahi, outra de madeira para o pessoal da locomoção, outra de residencia do chefe do deposito e uma coberta para deposito, limpeza e pequenas reparações de machinas, que agora foi augmentada de $712^{m^2},0$.

Tem mais uma rotunda, ultimamente construida por contracto feito com a firma Nicoláo Bertholini e Alfredo Arduini; e um abrigo para carros, feito sobre 18 columnas formadas com trilhos, com cobertura de zinco e cobrindo uma superficie de $288^{m2},0$.

Nesta estação ha baldeação para a bitola estreita de $1^m,0$, com a qual foi a linha construida dahi em diante. (Vid. pag. 286.)

Por falta de informações deixamos de contemplar algumas estações e de dar mais detalhes sobre outras, aliás bem importantes.

Ultimamente, a estrada contractou com a firma Francisco, Arthur & Comp. a construcção e trafego de um pequeno ramal, de bitola de $1^m,0$, e de extensão approximada de seis kilometros, que partindo das proximidades da estação de Lafayette vae terminar no morro da Mina, onde se acha o minerio a transportar.

Nesta secção existem 15 caixas d'agua, situadas do modo seguinte: nos kils. $285^k.367$; $303^k.965$

em Chapéo d'Uvas; 310^{k}.352, em Ewbank da Camara; 325^{k}.86, 336^{k}.883 e 346^{k}.112, tendo todas essas a capacidade de 14^{m3}, 400 — no kil. 364, na estação do Sitio; 374k.379 proximo á Barbacena; 390.420 na chave superior de Carandahy; 438^{k}.425 em Christiano Ottoni; 449^{k}.818 em Buarque de Macedo e finalmente duas caixas em Lafayette.

Possue quatro carvoeiras: em Palmyra com uma área de 119^{m2},69; em Barbacena, Carandahy e Lafayette; e tres gyradores: em Palmyra, em Barbacena e Lafayette.

A linha parte de Marianno Procopio na cota 677^{m},380, sobe até Hermillo Alves na cota 1.147^{m},453 e desce até Lafayette na cota 931$_{m}$,743; assim, a differença de nivel na subida é de 470^{m},073 e na descida de 215^{m},710.

As condições technicas desta secção são as seguintes:

Bitola	1^{m},60
Declividade minima	0^{m},001
Declividade maxima	0^{m},018
Raio minimo	181^{m},03
correspondente á curva de	6° 20'
Raio maximo	1.145^{m},43
correspondente á curva de	1°.0'

6ª SECÇÃO

Esta secção está comprehendida entre as estações de Lafayette e Silva Xavier e accusa uma extensão de 243^{k}.131.

De Lafayette, na cota 931^{m},743, o traçado segue o ribeirão do Barroso até a confluencia do Soledade; ahi deixando o valle d'aquelle que toma o nome de Maranhão, até entrar no Paraopeba,

sobe o do Soledade, que é tres vezes atravessado, para ganhar a Serra do Ouro Branco, em Miguel Burnier, na altitude de $1.126^{m},143$, passando ahi, por um tunnel, da bacia do Paraopeba para a do Rio das Velhas.

A não ser esse tunnel, não se encontra até Burnier obra alguma que mereça ser mencionada.

Attravessado o tunnel, a linha desce pelo valle do Itabira até sua confluencia no Rio das Velhas que transpõe, continuando d'ahi em diante sempre pela margem direita até á ponte de Raposos.

Passando para a margem esquerda, segue por ella o traçado até Sabará (antiga estação do Rio das Velhas) e subindo pelo seu affluente — o ribeirão da Matta — transpõe o divisor d'aguas que o separa do Jequitibá, cujo valle acompanha até Sete Lagôas.

Dahi segue a linha até Silva Xavier, no kilometro $705^{k}.411$, ultima estação da linha tronco da estrada ou linha do centro e fim desta secção que tem a extensão de $243^{k}.131$.

Como já dissemos, a linha tronco é de bitola larga de $1^{m},60$ até Lafayette, dahi em diante a sua bitola é de $1^{m},0$; mas até Itabira, na extensão de $61^{k}.179$, foi o seu leito preparado para a bitola larga. (Vid. pag. 286.)

Além da ponte sobre o Rio das Velhas, junto á barra do Itabira, ha dous viaductos e um tunnel no trecho difficilimo, pelo alcantilado das montanhas, que formam o valle, desde Itabira até Santo Antonio do Rio Acima.

E' digna de nota a ponte de Raposos no kilometro $576^{k}.901$, de um só vão livre de $54^{m},0$, talvez o maior até agora empregado nesta estrada.

Um dos trechos mais importantes é o acima indicado, entre Itabira e o Rio Acima, onde se notam obras d'arte em grande numero, um tunnel, muitas pontes e onde a linha é, em grande extensão, construida em meia encosta.

Esta secção tem 32 pontes, das quaes apresentamos: a do kilometro $463^{k}.666$, sobre o rio Bananeiras e vão de $14^{m}.0$; a do kilometro $479^{k}.258$ sobre o rio Soledade com dous arcos de $9^{m}.0$ e um vão central de $20^{m},0$; a do kilometro $481^{k}.451$ sobre o mesmo rio e com um vão de $25^{m}.0$; a do kilometro $483^{k}.335$, sobre o mesmo rio e com um vão de $20^{m}.0$; a do kilometro $514^{k}.100$, com tres vãos, dous extremos de $6^{m}.00$ e um central de $20^{m}.0$; a do kilometro $537^{k}.558$, primeira travessia do Rio das Velhas, com um vão de $35^{m}.0$ e outro de $20^{m}.0$; a do kilometro $540^{k}.326$, sobre o ribeirão Manso, com dous vãos de $12^{m}.0$ e um central de $20^{m}.0$; a do kilometro $549^{k}.231$, sobre o ribeirão da Cortezia, com um vão de $25^{m}.0$; a do kilometro $550^{k}.934$, sobre o ribeirão de Santo Antonio, com um vão de $25^{m}.0$; a do kilometro $557^{k}. 970$, sobre o corrego do Peixoto, com tres vãos de $10^{m}.0$ cada um; a do Cabinda, no kilometro $566^{k}.477$, sobre o ribeirão de igual nome, com tres vãos de $10^{m}.0$ cada um; a do kilometro $576^{k}.901$, sobre a segunda travessia do Rio das Velhas e com um vão de $54^{m}.0$; a do kilometro $695^{k}.222$, com um vão de $20^{m}.0$ e dous de $6^{m}.0$; a do kilometro $697^{k}.850$, com um vão de $20^{m}.0$ e dous de $5^{m}.0$; a do kilometro $703^{k}.070$, com um vão de $12^{m}.0$ e outro de $10^{m}.0$, etc.

Tem mais 10 viaductos, 33 pontilhões e 525 boeiros.

Conta esta secção dous tunneis: — o do Ouro Branco, no kilometro $498^{k}.455$, com $254^{m}.0$ de extensão, entre as estações Miguel Burnier e Engenheiro Corrêa e a $500^{m}.0$ adiante da primeira — e o do Bemtevi, no kilometro $542^{k}.469$, com $117^{m}.100$ de extensão, entre as estações Aguiar Moreira e Rio Acima.

Tem esta secção 22 estações, das quaes destacamos as que se seguem, por nos faltarem informações sobre as outras:

Jubileu, no kilometro $479^{k}.491$, entroncamento do ramal de Congonhas, que d'ahi parte á esquerda dirigindo-se ao arraial de Congonhas, onde todos os annos ha grandes festejos e romarias. Este ramal, de bitola de $1^{m}.0$, foi inaugurado, em todo o seu percurso de 14 kilometros, em 1 de setembro de 1899.

Congonhas, no kilometro $482^{k}.703$, tendo edificio, casa para agente e um barracão terreo, coberto de zinco, para deposito de mercadorias.

Miguel Burnier, no kilometro $497^{k}.900$, tem o edificio da estação, casas para conferente e telegraphista e casa de madeira, coberta de zinco, que serve de botequim. Esta estação está na cota $1.126^{m},143$, que é a maior altitude de toda esta secção e tem á direita, d'ahi partindo, o ramal de Ouro Preto, com bitola de $1^{m}.0$, inaugurado, em toda a sua extensão de $42^{k}.446$, no dia 1 de janeiro de 1888.

Itabira do Campo, no kilometro $523^{k}.459$, construida com alvenaria ordinaria, tendo no corpo do edificio: armazem para importação e exportação, bilheteria, escriptorio do agente, telegrapho e uma pequena sala de espera.

Em frente á estação ha uma plataforma coberta de telhas, sustentada por columnas feitas de trilhos; e como dependencias da estação ha um abrigo para machinas com uma superficie de 30^{m2}.o, e guaritas para guarda-chaves.

No pateo, acha-se um edificio de 225^{m2}.o, para deposito da residencia, carpintaria, ferraria, etc., um armazem para cal com 84^{m2}.o, e um barracão para madeiras e outros materiaes.

E' bem regular o movimento de cargas e de passageiros, que, da zona do Paraopeba, se dirige de preferencia á esta estação.

Esperança, no kilometro 526^{k}.690, antigas paradas do Prolongamento e Bemtevi, é uma pequena estação de 36^{m2}.72, construida para o transporte da fabrica de ferro — Usina Esperança — tendo em frente uma guarita de 7^{m2}.o que serve de armazem e junto uma plataforma para carga e descarga e embarque de passageiros.

Rio Acima, no kilometro 550^{k},699, com um edificio de 79^{m2}.27, construido com alvenaria de tijolo e tendo armazem, bilheteria, escriptorio da agencia e do telegrapho. Como dependencias tem: uma guarita para inflammaveis e mais tres, todas de madeira.

Honorio Bicalho, no kilometro 560^{k}.738, edificio de alvenaria de tijolo, cobrindo a superficie de 48^{m2}.56, tendo plataforma coberta, apoiada sobre columnas formadas de trilhos, com a área de 215^{m2}.55 e armazem de 108^{m2}.32 que foi augmentado e ligado á estação por uma plataforma, para facilitar o serviço. O movimento d'esta estação é relativamente importante por causa do desenvolvimento das lavras auriferas em explo-

ração em suas proximidades, transitando, por ella, todo o precioso metal extrahido.

Raposos, no kilometro $570^{k}.420$, com edificio igual ao de Honorio Bicalho e com um deposito de inflammaveis de $7^{m2}.77$ e duas guaritas para guarda-chaves, todas de madeira.

Sabará, situada na cidade do mesmo nome e no kilometro $582^{k}.126$, edificio de alvenaria de tijolo e com a área de $247^{m2}.34$, dispondo de escriptorio, bilheteria, telegrapho, etc. e de dous armazens para importação e exportação. Além d'esses armazens tem um barracão de madeira para deposito de mercadorias com a área de $105^{m2}.78$, um abrigo para machinas com $66^{m2}.12$, duas guaritas para guarda-chaves com $3^{m2}.58$ cada um e em frente á estação uma plataforma cobrindo uma área de $83^{m2}.25$. Tem mais um deposito recentemente construido por Seraphim Cieiro, que começou a sua construcção em fevereiro e terminou em junho de 1899. A' direita da estação acha-se o ponto inicial da E. de F. do Peçanha, de bitola de $1^{m}.0$ e com o leito quasi prompto até Caethé, sendo o seu ponto terminal a cidade de Santo Antonio do Peçanha.

General Carneiro, no kilometro $589^{k}.700$, tendo á esquerda o ramal de Bello Horizonte, de bitola de $1^{m}.0$, que d'ahi parte, ligando a estrada á nova capital de Minas e que foi inaugurado, em toda sua extensão de $14^{k}.096$, no dia 7 de setembro de 1895.

Este ramal pertence hoje á estrada, a que foi encorporado em 13 de dezembro de 1899. (Vid. pag. 322.)

Silva Xavier, no kilometro $705^{k}.411$, termo d'esta secção e actualmente fim da linha do centro da estrada.

Tem esta secção 10 caixas d'agua nos pontos seguintes: em Congonhas; no kilometro 492; duas em Miguel Burnier; em Itabira; no kilometro 539; em Rio Acima; no kilometro 580; em General Carneiro e em Silva Xavier.

Tem uma carvoeira no pateo da estação de Itabira com a área de $95^{m2}.0$ e tem gyradores nas estações: Miguel Burnier, Itabira e Sabará e um triangulo de reversão na estação final, em Silva Xavier.

As condições technicas d'esta secção são as seguintes:

Bitola	$1^{m}.0$
Raio minimo.	$101^{m}.28$
correspondente á curva de . .	11° 20'
Declividade maxima.	$0^{m}.020$

Recapitulando, n'um resumo geral, o que dissemos sobre o traçado da linha do centro, teremos o seguinte: Até o alto da Serra do Mar a linha se acha em valles de diversos rios que se dirigem directamente ao mar, dentro da bahia ou fóra em Santa Cruz; da Serra do Mar até ao alto da Mantiqueira está nas aguas da bacia do Parahyba; da Mantiqueira ao Alto das Taipas na bacia do rio Grande; de Taipas até Christiano Ottoni nas aguas do rio Doce; de Christiano a Burnier nas aguas do Paraopeba e de Burnier a Silva Xavier nas aguas do rio das Velhas, ambas da bacia do S. Francisco.

As maiores altitudes da linha do centro são: Hermillo Alves $1147^{m}.453$, Burnier $1126^{m}.143$, Barbacena $1120^{m}.000$ e Tunnel Grande, na Serra do Mar.

Os pontos mais baixos em cada bacia são: Sapopemba, Entre Rios, na bacia do Parahyba; ponte do Carandahy, na bacia do rio Grande; barra do Soledade, na bacia do Paraopeba e Sabará, na bacia do rio das Velhas.

Convergem actualmente para a linha do centro ou linha tronco da estrada 22 linhas dispostas do seguinte modo em seu percurso:

A' esquerda — 1ª, ramal de Santa Cruz, pertencente á estrada, em Sapopemba; 2ª, ramal de Macacos, pertencente á estrada, em Bifurcação; 3ª, E. de F. Pirahy, pertencente á companhia Sapucahy em Sant'Anna; 4ª, ramal de S. Paulo, pertencente á estrada; 5ª, E. de F. Santa Isabel do Rio Preto, pertencente á companhia Sapucahy, ambos na Barra do Pirahy; 6ª, União Valenciana, no Desengano; 7ª, E. de F. Rio das Flores, no Commercio; 8ª, ferro-carril do Rio Preto, na Parahybuna; 9ª, Oeste de Minas, no Sitio; 10ª, ramal de Congonhas, pertencente á companhia Paraopeba, em Jubileu; 11ª, ramal de Bello Horisonte, pertencente á estrada, em General Carneiro.

A' direita — 1ª, ramal da Gambôa, pertencente á estrada, no kilometro 1; 2ª, Melhoramentos no Brasil, na Mangueira; 3ª, Norte, pertencente á Leopoldina Railway, em S. Francisco Xavier; 4ª, ramal de Vassouras, em Vassouras; 5ª, Melhoramentos no Brasil, na Parahyba do Sul; 6ª, ramal de Porto Novo, pertencente á estrada, em Entre Rios; 7ª, ramal da Serraria, pertencente á Leopoldina, em Serraria; 8ª, Juiz de Fóra a Pião, em Juiz de Fóra; 9ª, E. de F. Rio Doce, em Palmyra; 10ª, ramal de Ouro Preto,

pertencente á estrada, em Burnier; 11ª, E. de F. do Peçanha, em Sabará.

A linha do centro ou linha tronco tem, até Silva Xavier, as seguintes estações e paradas e respectivas extensões :

Bitola larga, $1^m.60$	— 88	estações e paradas em	$462^k.280$
» estreita, $1^m.0$	— 22	» » em	$243^k.131$
Totaes	110		$705^k.411$

RAMAL DE SANTA CRUZ

O traçado desta linha não apresenta difficuldades e não tem obras d'arte notaveis, pois atravessa as grandes planicies que se estendem até Itaguahy, de que resultaram os extensos alinhamentos rectos, quasi de nivel, nelle existentes. Este ramal parte da esquerda da estação de Sapopemba, no kilometro $21^k.975$ e termina no Matadouro, kilometro $56^k.065$, com a extensão de $34^k.090$, todo em bitola de $1^m.60$ de linha dupla.

A sua altitude no ponto inicial sendo de $16^m.540$, a linha sobe até a estação do Santissimo, cuja cota é de $47^m.695$, vencendo por tanto a differença de nivel de $31^m.155$ na extensão de $13^k.709$; d'ahi desce até o ponto terminal, no Matadouro, onde chega com a cota de $9^m.059$, e differença de nivel de $38^m,636$ na extensão de $20^k.381$.

Os terrenos atravessados são pouco accidentados, cortando a linha, muitas vezes, grandes planicies em extensas tangentes, como entre Campo Grande, no kilometro $41^k.341$ e Santa Cruz, no kilometro $54^k.441$, onde se nota uma com a extensão de 11 kilometros.

As obras d'arte deste ramal constam de uma ponte, no kilometro $26^k.312$, sobre o rio Piraquára,

com um vão de $9^{m}.0$; outra, no kilometro $31^{k}.273$, sobre o rio Bangú, com $12^{m}.0$ de vão; outra, no kilometro $32^{k}.238$, sobre o rio Viégas, com $8^{m}.0$ de vão; outra, no kilometro $34^{k}.798$, sobre o rio dos Cachorros, com um vão de $4^{m}.90$; e por fim no kilometro $52^{k}.514$, sobre o rio Cabuçú, com um vão de $6^{m}.0$.

Tem sete estações, das quaes destacamos:

Realengo, no kilometro $27^{k}.151$, onde se acha um estabelecimento militar do governo. O edificio da estação tem $411^{m2}.18$ e uma plataforma com a área de $480^{m2}.01$.

Bangú, no kilometro $30^{k}.812$, onde se acha a grande fabrica de tecidos do mesmo nome.

Campo Grande, no kilometro $41^{k}.331$, com edificio e plataforma iguaes aos do Realengo.

Santa Cruz, no kilometro $54^{k}.441$, cobrindo o edificio da estação uma área de $114^{m2}.48$; tendo uma plataforma com $134^{m2}.4$, um abrigo para carros com $189^{m2}.0$, outro para machinas com $163^{m2}.80$ e outro para aguardente com $116^{m2}.80$.

Esta estação está em correspondencia com o ferro carril de Santa Cruz a Itaguahy e com o ferro carril e navegação de Santa Cruz.

Matadouro, no kilometro $56^{k}.065$, onde se acha o estabelecimento de côrte do gado e que abastece esta cidade.

Tem o ramal 5 caixas d'agua: 2 em Realengo, 2 em Campo Grande e 1 em Santa Cruz; tem uma carvoeira nesta estação com a área de $142^{m2}.5$; e tem 2 gyradores: um em Realengo e outro em Santa Cruz.

As condições technicas deste ramal são iguaes ás da 1ª secção da linha do centro.

RAMAL DE MACACOS

O traçado d'este ramal é semelhante ao da 1ª secção da linha tronco, mas com melhores declives e portanto mais facil.

Elle parte á esquerda da linha, no kilometro $65^k.073$, da Bifurcação (parada) e vae até Macacos, unica estação, onde se acha a grande fabrica de tecidos. O ramal tem a extensão de 4 kilometros e 929 metros e bitola de $1^m.60$.

RAMAL DE S. PAULO

Este ramal compunha-se de duas partes (vid. pag. 291): uma em bitola larga de $1^m.60$, da Barra á Cachoeira, com a extensão de $157^k.198$, construida e pertencente sempre á estrada, tendo inaugurado o seu primeiro trecho de $13^k.705$, até Vargem Alegre, em 20 de janeiro de 1871 e o ultimo até Cachoeira em 20 de julho de 1875; e a outra parte, de Cachoeira á estação do Norte, em bitola estreita de $1^m.0$, com a extensão de $230^k.722$ e pertencente á companhia S. Paulo e Rio de Janeiro.

A extensão total do ramal é portanto de $387^k.920$.

Esta 2ª parte passou ao dominio do Estado, como já se viu á pag. 289.

Só depois que o governo ordenou a construcção da primeira parte, feita pela E. de F. D. Pedro II, é que se cuidou da segunda, que foi aberta provisoriamente ao trafego até Mogy das Cruzes em 6 de novembro de 1875, até Jacarehy

em 2 de julho de 1876, até S. José dos Campos em 1 de agosto seguinte, até Caçapava em 1 de outubro, até Taubaté em 27 de dezembro do mesmo anno, até Pindamonhangaba em 18 de janeiro de 1877, até Roseira em 27 de março do mesmo anno e definitivamente em toda a sua extensão, até Cachoeira, em 8 de julho de 1877.

Na primeira parte (da Barra a Cachoeira) os trechos foram abertos ao trafego da seguinte fórma: de Barra a Vargem Alegre em 20 de janeiro de 1871, de Vargem Alegre a Pinheiro em 25 de março do mesmo anno, de Pinheiro a Barra Mansa em 16 de setembro do mesmo anno, de Barra Mansa a Divisa em 10 de agosto de 1872, de Divisa a Rezende em 8 de fevereiro de 1873, de Rezende a Campo Bello em 23 de março seguinte, de Campo Bello a Boa Vista (hoje Engenheiro Passos) em 30 de junho do mesmo anno, de Engenheiro Passos a Queluz em 18 de julho de 1874, de Queluz a Lavrinhas em 12 de outubro do mesmo anno e de Lavrinhas a Cachoeira em 20 de julho de 1875. A estação de Itatiaya em 2 de janeiro de 1874, a do Pombal em 24 de setembro do mesmo anno e a do Cruzeiro em 4 de setembro de 1878.

Dito isso, á guiza de explicação, daremos em seguida o traçado das duas partes de que se compõe o actual ramal de S. Paulo.

A' esquerda da Barra, no kilometro $108^{k}.080$, parte o traçado na cota $356^{m}.611$ acompanhando a margem direita do Parahyba, em terreno de facil construcção, até a estação do Suruby, empregando-se o declive maximo de $0^{m}.005$ e curvas de grande raio. D'ahi atravessa o Parahyba, no kilometro

189^k.233, em ponte de 140^m.0 de extensão, para desenvolver-se pelos chapadões da margem esquerda e chegar a Campo Bello na cota 407^m.640, e kilometro 203^k.543.

D'ahi em diante a linha é mais pesada; com o declive maximo de 0^m.009 vence a divisa d'aguas dos rios Bonito e Salto para de novo atravessar além o Parahyba, no kilometro 219^k.509, em ponte de um vão central de 38^m.0, com 20^m.69 de altura sobre o nivel das aguas, e mais cinco vãos.

N'esta parte mais difficil da linha é, até Cachoeira, o Parahyba, que o traçado sempre acompanha, atravessado nos kilometros 244^k.875 (ponte de Lavrinhas) e 264^k.862 (ponte da Cachoeira).

Da estação da Cachoeira, situada quasi á margem do Parahyba, segue o traçado o valle d'esse rio, sem atravessal-o uma só vez, até o kilometro 422, um pouco além da estação de Bom Jesus; corta diversos contra-fortes da serra do Quebra-Cangalhas, apanhando-os na parte menos elevada, sendo o mais alto aquelle em que está edificada a capella de N. S. da Apparecida e em cuja base passa a linha. Dos diversos ribeirões, que descem da serra do Quebra-Cangalhas para desaguar no Parahyba, os mais importantes são: os das Cannas, de Lorena, de S. Gonçalo, Pirapitinguy, Compotuba, Una, das Pedras e de Taubaté que a linha atravessa em pequenas pontes ou pontilhões, que serão indicados no 2° volume d'este trabalho.

Toda a zona de Cachoeira a Caçapava é bastante povoada e regularmente cultivada.

De Caçapava até Jacarehy, a linha atravessa uma região montanhosa, formada por grande nu-

ramal, a linha percorre terreno pouco accidentado e varzea de inundação, até a estação do Norte, que está em contacto com a do Braz, da linha ingleza, de Santos a Jundiahy. N'este ultimo trecho nota-se, ao chegar a S. Paulo, uma tangente de 6.880 metros, a maior de todo este ramal.

O maior córte do ramal tem $20^m.0$ de altura e o mais notavel é o situado nas proximidades de Rezende, denominado Santo Antonio, e que exigiu, para sua consolidação, custosos trabalhos de drainagem na infra-structura da linha. Os maiores aterros têm $14^m.0$ de altura.

O valle do Alto Parahyba, que se desdobra em uma área de mais de 260 kilometros sobre 80 de largura, estende-se ao norte de S. Paulo, separado do oceano pela Serra do Mar.

N'esta vasta bacia, fechada ao Oéste pela serra da Mantiqueira, e a Léste pela Serra do Mar, é que se acha o ramal de que nos occupamos e que, com a bitola de $1^m.0$, foi construido de S. Paulo á Cachoeira.

N'esta parte do ramal procedeu-se ao alargamento da bitola, de $1^m.0$ para $1^m.60$; foi inaugurado em primeiro logar o alargamento de Cachoeira a Apparecida e em 15 de maio de 1889 o trecho de Apparecida a Taubaté. Continuam presentemente os trabalhos para a construcção do alargamento, até a estação do Norte.

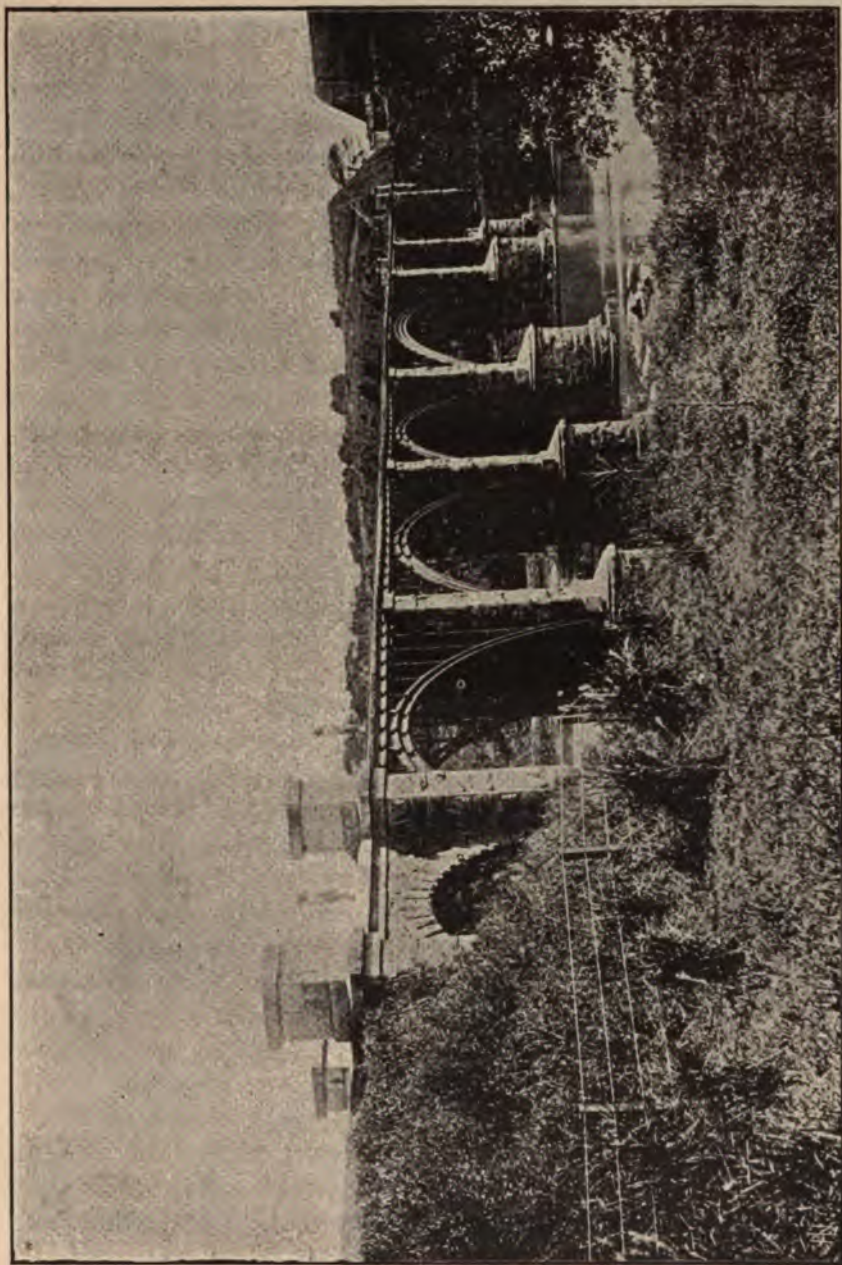
As obras d'arte mais notaveis neste ramal, relativas á pontes, viaductos, pontilhões, etc., são as seguintes: no kilometro 125, ponte da Maria Preta, obliqua, de $9^m.70$ de vão; kilometro 128, ponte do Cachimbáu, com dois vãos de $9^m.35$; kilometro 145, ponte do Brandão, com dois vãos de $9^m.50$; kilo-

metro 152, ponte da Barra Mansa, com dois vãos de $9^{m}.0$; kilometro 157, ponte do Bananal, com quatro vãos, sendo os extremos de $5^{m}.0$ e dois centraes de $18^{m}.0$ cada um; kilometro 189, ponte de Rezende, sobre o Parahyba, com oito vãos e comprimento total de $140^{m}.024$; kilometro 190, ponte do Alambary, com um vão de $17^{m}.70$; kilometro 198, ponte do Rio Bonito, com dois vãos de $18^{m}.0$; kilometro 219, ponte do Salto, sobre o Parahyba, com seis vãos, tendo um central de $38^{m}.0$; kilometro 244, ponte de Lavrinhas, sobre o Parahyba, com cinco vãos, tendo um central de $35^{m}.80$; kilometro 264, ponte da Cachoeira, sobre o Parahyba, com tres vãos, um central de $42^{m}.0$ e outros dous de $35^{m}.0$ cada um; kilometro 292, com um vão de $19^{m}.50$; kilometro 333, com um vão de $21^{m}.60$; kilometro 423, sobre o Parahyba, com oito vãos, sendo dois de $46^{m}.0$ e seis de $10^{m}.0$; kilometro 443, sobre o Tieté, com dous vãos de $20^{m}.0$; kilometro 452, com um vão de $20^{m}.0$ e finalmente no kilometro 455, com um vão de $17^{m}.90$.

As superstructuras metallicas da grande ponte da Cachoeira e de mais algumas, acima indicadas, foram feitas nas officinas da Ponta d'Arêa, em Nictheroy.

Tem mais 57 pontilhões, 409 boeiros e 20 drains.

Este ramal tem dous tunneis: um no kilometro $137^{k}.186$, entre as estações Pinheiro e Rademaker, com a extensão de $71^{m}.60$; a sua parte central, de $20^{m}.60$, é aberta em rocha granitica com $6^{m}.60$ de altura, as duas outras partes extremas, a inferior de $17^{m}.0$ e a superior de $34^{m}.0$, são revestidas com abobada e pés direitos de cantaria. O se-

PONTE DE REZENDE — No kilometro 189k.233 — sobre o rio Parahyba — (Ramal de S. Paulo)

Vid. no 2º volume o Quadro geral das estações, paradas, pontes, viaductos e tunneis.

gundo, no kilometro $420^{k}.400$, entre as estações de Bom Jesus e Guararema, com a extensão de $220^{m}.0$, todo elle em tangente e em nivel.

Conta actualmente este ramal 46 estações: a de *Vargem Alegre*, no kilometro $121^{k}.785$, cujo edificio, de dous pavimentos e construido de alvenaria, tem a área de $57^{m2}.05$, tendo ao lado uma casa terrea com $70^{m2}.54$ e plataforma coberta de $92^{m2}.94$; encostados á plataforma tem dous chalets e em frente ao edificio da estação está o armazem com a área de $150^{m2}.80$, tendo na parte central um segundo pavimento com a área de $32^{m2}.49$. O pateo da estação mede $16.509^{m2},70$, é fechado por cercas de arame e trilhos de ferro.

A do *Pinheiro*, no kilometro $130^{k}.058$, é identica á anterior, com a differença do pateo, que tem uma área de $22.906^{m2}.0$ e é fechada nas mesmas condições.

A de *Volta Redonda*, no kilometro $144^{k}.347$, construida de alvenaria, com dous pavimentos, cobrindo uma área de $73^{m2}.71$, tem ao lado uma casa com $61^{m2}.70$, e dous chalets identicos aos da estação de Pinheiro. Na frente do edificio está uma plataforma de $110^{m2}.34$, com largura maior em seus prolongamentos lateraes.

O armazem, que é contornado por uma plataforma de $1^{m}.25$ de largura, apresenta a superficie de $152^{m2}.22$ e tem na parte central um segundo pavimento de $38^{m2}.94$.

O pateo da estação mede $14.418^{m2}.0$.

A de *Barra Mansa*, no kilometro $153^{k}.883$, na cidade do mesmo nome, construida de alvenaria, com dous pavimentos e um sotão, cobrindo uma superficie de $172^{m2}.84$, tendo uma plataforma coberta

de $60^{m}.0$ de comprimento e largura de $1^{m}.68$ em frente ao edificio e $4^{m}.70$ em prolongamentos lateraes. Nas extremidades desta plataforma tem dous chalets de alvenaria ordinaria com $23^{m2}.04$ cada um e separados por uma rampa dupla de $21^{m}.40$ de comprimento. Acham-se, do lado opposto da estação, dous armazens construidos de alvenaria ordinaria, cobrindo, cada um, uma área de $298^{m2}.30$. Esses armazens têm: em suas extremidades torreões com $57^{m2}.70$ cada um e na frente e lado posterior uma plataforma coberta com $50^{m2}.80$. O terreno da estação é occupado pelo edificio e por um jardim com a área de $382^{m2}.25$.

A da *Saudade*, no kilometro $156^{k}.350$, onde se entronca a E. de F. do Bananal. O edificio compõe-se de um armazem com $189^{m2}.80$, dividido em dous compartimentos, separados por um corredor de $2^{m}.50$ de largura, pondo em communicação as plataformas das duas estradas que ahi se entroncam. Tem uma plataforma coberta com $171^{m2}.60$, supportada por columnas de trilhos, e no lado posterior e lateral outra plataforma para recebimento das mercadorias e passageiros, transportados pela estrada do Bananal. Não tem pateo.

A do *Pombal*, no kilometro $164^{k}.651$, construida de adobos, cobrindo uma área de $148^{m2}.75$ e tendo em seus dous lados uma plataforma coberta. Em frente e do outro lado da linha está a plataforma de passageiros com $145^{m2}.0$, coberta na parte central e sustentada por columnas de trilhos na extensão de $23^{m}.0$. O pateo da estação mede $18.838^{m2}.36$ e é limitado: pelo rio Parahyba, de um lado, e pelos outros lados cercado de arame farpado.

A da *Divisa*, no kilometro $172^{k}.768$, cobre a superficie de $353^{m2}.69$, construida sobre alicerces e pilares de alvenaria ordinaria, sendo as paredes de taboas com juntas sobrepostas e todo o edificio contornado por uma plataforma coberta de $2^{m}.20$ de largura. A plataforma de passageiros está situada no lado opposto, em frente á estação, é coberta e tem a área de $124^{m2}.60$.

O seu pateo mede $54^{m2}.76$.

A de *Suruby*, no kilometro $188^{k}.689$, entroncamento da E. de F. de Resende a Bocaina, que tem do lado opposto da estação uma plataforma de $93^{m2}.90$, da qual uma parte é coberta e sustentada por columnas de trilhos.

Desta estação em diante, até Cachoeira, não conseguimos obter informações.

Da estação de *Campo Bello*, no kilometro $203^{k}.543$ e cota $407^{m}.640$, é que se costuma partir para visitar o pico culminante das Agulhas Negras, no Itatiaya, cuja altitude foi, em 1898, calculada pelo Dr. Cruls em $2.841^{m}.0$. Partindo da estação, chega-se á fazenda de Mont Serrat, situada na altitude de $827^{m}.0$, depois á do Retiro, na altitude de $2.200^{m}.0$ após tres horas de viagem.

D'esse ultimo ponto gasta-se mais duas horas para se achar em face das Agulhas Negras, cuja ascenção é um pouco fatigante.

A do *Cruzeiro*, no kilometro $252^{k}.155$, está em correspondencia com a E. de F. Minas e Rio que ahi entronca.

A de *Lorena*, no kilometro $280^{k}.381$, é construida de alvenaria de tijolo, tem a área de $222^{m2}.31$, medindo todo o terreno da estação a área de $1.540^{m2}.0$.

A de *Guaratinguetá*, no kilometro $293^{k}.070$, é de alvenaria de tijolo, tem a área de $160^{m2}.89$ e todo o terreno da estação mede $16.106^{m2}.30$.

A de *Apparecida*, no kilometro $297^{k}.880$, é construida de alvenaria de tijolo , cobre uma superficie de $138^{m2}.60$, tendo todo o terreno da estação a área de $2.000^{m2}.0$.

A de *Roseira*, no kilometro $303^{k}.430$, tambem construida de alvenaria de tijolo, occupa a superficie de $72^{m2}.0$, medindo todo o terreno da estação $16.000^{m2}.0$.

A de *Pindamonhangaba*, no kilometro $325^{k}.700$, construida de alvenaria de tijolo, tem a área de $162^{m2}.69$, medindo $7.480^{m2}.0$ todo o terreno pertencente á estação.

A de *Taubaté*, no kilometro $342^{k}.320$, de construcção de alvenaria de tijolo, cobrindo a superficie de $159^{m2}.96$ e medindo todo o terreno da estação a área de $11.520^{m2}.0$. Presentemente termina aqui a bitola de $1^{m}.60$, ultimamente alargada, e dá-se aqui a baldeação para a bitola estreita.

Com os trabalhos de alargamento construiu-se aqui um armazem para baldeação com a área de $1.071^{m2}.40$, tendo uma plataforma central em todo o seu comprimento para servir, de um lado, á bitola larga, e de outro á linha mixta. Construiu-se mais: um armazem de mercadorias com a área de $376^{m2}.0$ e outra plataforma para baldeação de passageiros, com armação de madeira assente sobre columnas de trilhos e cobertura de chapas de ferro vergado e cobrindo uma superficie de $400^{m2}.0$. Foram construidos tambem, nesta estação, $2.200^{m}.0$ de linhas de bitola estreita, $2.680^{m}.0$ de bitola larga e $1.650^{m}.0$ de linhas mixtas, insufficientes para o

serviço regular da estrada, tendo esta tratado já, para aquelle fim, a acquisição de uma faixa de terreno de $7.240^{m2}.0$ da chacara do visconde de Tremembé.

A de *Quririm*, no kilometro $350^{k}.820$, é de construcção de alvenaria de tijolo, tendo o seu edificio a área de $115^{m2}.52$ e todo o terreno da estação a de $1.208^{m2}.0$.

A de *Caçapava*, no kilometro $362^{k}.743$, construida de alvenaria de tijolo e com a superficie de $118^{m2}.50$.

A de *S. José dos Campos*, no kilometro $387^{k}.626$, construida de alvenaria de tijolo, com a área de $116^{m2}.80$ e plataforma cimentada e coberta de zinco.

A de *Jacarehy*, no kilometro $404^{k}.334$, de alvenaria de tijolo, com a área de $141^{m2}.90$ e plataforma cimentada coberta de zinco. Separado da estação tem o armazem para mercadorias, de construcção de tijolo apparente e com a área de $135^{m2}.80$ e um barracão feito de trilhos e chapa de zinco para abrigo de machinas, cobrindo a área de $141^{m2}.90$.

A de *Guararema*, no kilometro $423^{k}.290$, de alvenaria de tijolo, com a área de $95^{m2}.67$ e plataforma cimentada, coberta de zinco.

A de *Mogy das Cruzes*, no kilometro $447^{k}.364$, de alvenaria de tijolo, com a área de $166^{m2}.32$ e plataforma coberta de zinco.

A de *Guayó*, no kilometro $459^{k}.477$, de alvenaria de tijolo, com a área de $58^{m2}.91$ e plataforma cimentada, coberta de zinco.

A de *Poá*, no kilometro $463^{k}.244$, de alvenaria de tijolo, com a área de $55^{m2}.0$ e plataforma cimentada, coberta de zinco.

A do *Lageado*, no kilometro 471^{k}.813, de alvenaria de tijolo, com a área de 238^{m2}.96 e plataforma cimentada, coberta de zinco.

A de *Itaquera*, no kilometro 478^{k}.003, de alvenaria de tijolo, com a área de 61^{m2}.05 e plataforma cimentada, coberta de zinco.

A da *Penha*, no kilometro 489^{k}.573, situada no ramal da Penha, construida de madeira e trilhos, com a área de 9^{m2}.25, coberta de zinco, como é tambem a sua plataforma.

Finalmente, a do *Norte*, termo deste ramal, no kilometro 496^{k}.0, construida de alvenaria de tijolo, cobrindo uma superficie de 348^{m2}.32, tendo dous pavimentos e uma plataforma coberta de telhas planas, apoiando-se sobre columnas de ferro fundido e muros lateraes de alvenaria de tijolo apparente e cobrindo a área de 2.108^{m2}.58.

Tem um armazem de encommendas, de construcção de tijolo apparente, coberto de telhas planas, soalho cimentado e com a área de 249^{m2}.37 ; um armazem de importação, construido de madeira sobre pilares de alvenaria de tijolo, pés direitos de trilhos usados e coberto de telhas planas e com a área de 1.180^{m2}.80, e um armazem de baldeação, de alvenaria de tijolo apparente, coberto de telhas planas e com a área de 1.023^{m2}.0.

Tem mais, um deposito da locomoção, de alvenaria de tijolo apparente, coberto de telhas planas e com a área de 362^{m2}.12 e officinas, compostas de sete telheiros com coberta de ferro e telhas planas sobre columnas de trilhos e muros lateraes de alvenaria de tijolo apparente. Desses telheiros, quatro cobrem a superficie de 1.565^{m2}.55, dous a de 1.580^{m2}.79 e um a de 321^{m2}.72 ou um total de 3.468^{m2}.06.

Deixamos de considerar algumas estações por não conseguirmos obter dellas informação alguma.

Este ramal possue as seguintes caixas d'agua: uma na estação do Pinheiro, duas na estação da Volta Redonda, uma na Barra Mansa, uma em Pombal, uma em Rezende, uma em Campo Bello, uma em Engenheiro Passos, uma em Queluz, uma em Lavrinhas, uma em Cachoeira, uma em Guaratinguetá, uma em Pindamonhangaba, uma em Taubaté, uma em Caçapava, uma em Jacarehy, uma no kilometro 435, um pouco adiante de Sabaúna, uma em Mogy e finalmente outra na estação do Norte, com capacidade para 12.000 litros e abastecida pelo encanamento da companhia Cantareira.

Ao todo são 19 caixas d'agua.

As carvoeiras deste ramal estão collocadas: uma na estação de Rezende, outra na Cachoeira e outra no pateo da estação do Norte com a área de $709^{m2}.24$.

São cinco os gyradores, situados nas seguintes estações: Rezende, Cachoeira, Taubaté, Jacarehy e Norte.

Este ramal, partindo da Barra na cota $356^{m2}.600$, vae subindo sempre até Taubaté, onde attinge a altitude de $586^{m}.270$, vencendo portanto uma differença de nivel de $229^{m}.670$; dahi desce até Quiririm na cota de $553^{m}.770$ com a differença de nivel de $32^{m}.500$; sóbe até S. José dos Campos na cota $594^{m}.270$, desce até Limoeiro para subir até Jacarehy e desce de novo até Bom-Jesus, d'ahi subindo até Lageado, onde attinge a cota mais elevada com a altitude de $779^{m}.870$ para descer até o seu termo, na estação do Norte, com a altitude de $726^{m}.050$.

As condições technicas deste ramal são as seguintes:

Da Barra a Taubaté:

Extensão.	$234^k.240$
Bitola.	$1^m.60$
Raio minimo	$181^m.03$
correspondente á curva de. .	$6^o.20'$
Declividade maxima	$0^m.008$

De Taubaté a Norte:

Extensão.	$153^k.680$
Bitola.	$1^m.00$
Raio minimo.	$120^m.13$
correspondente á curva de. .	$9^o.33'$
Declividade maxima	$0^m.020$

No pequeno ramal da Penha empregou-se a declividade maxima de $0^m.025$.

RAMAL DO PORTO NOVO DO CUNHA

Tem este ramal o seu inicio na estação de Entre Rios, no kilometro $197^k.669$ da linha do centro, dahi partindo e chegando a seu ponto terminal, em Porto Novo, com a extensão de $63^k.764$. De Entre Rios, o traçado procura logo o valle do rio Parahyba, ora approximando-se, ora delle se afastando, approximações e afastamentos indicados pelas imperiosas exigencias dos terrenos atravessados.

Adeante de Entre Rios, no kilometro $204^k.587$, atravessa o rio Parahybuna, affluente do Parahyba, por meio da ponte de Humaytá.

Do kilometro 216 até 235 segue o traçado parallelamente ao rio, que, nessa extensão é transposto duas vezes: em Anta e Sapucaia.

Até a estação do Chiador, a linha póde-se considerar baixa, atravessa pantanos e terrenos alagadiços em grandes alinhamentos rectos, o que faz por duas grandes tangentes: uma entre Santa Fé e Penha Longa, com a extensão de 4.478 metros, e outra entre Penha Longa e Chiador, com a extensão de 3.992 metros.

Nos sete kilometros, que se seguem á estação do Chiador, foram praticados córtes enormes e colossaes aterros, que dão a esse trecho de linha um bellissimo aspecto.

Adeante do Chiador, no kilometro $220^{k}.837$, acha-se a ponte de Santo Antonio, uma elegante obra d'arte, sobre o rio do mesmo nome, que é affluente do Parahyba.

Do Chiador até Anta, a linha é alta e o traçado desenvolve-se sinuosamente com fortes declividades, acompanhando sempre o Parahyba que magestoso serpeia em baixo, o que proporciona, em diversos pontos, optimos golpes de vista ao viajante. Nesse trecho encontram-se grandes muros de arrimo, consolidados por fortes gigantes de pedra, e extensos boeiros de admiraveis construcção e solidez. Antes de chegar á estação de Anta é o Parahyba transposto no kilometro $222^{k}.233$, divisa do Rio de Janeiro e Minas Geraes, pela magestosa ponte de Anta, formada de uma viga de ferro continua de 135 metros de comprimento e que se acha a 11 metros acima das aguas do rio. E' na sahida dessa ponte que se encontra um dos maiores córtes de pedra.

De Anta para Sapucaia a linha é mais baixa e atravessa terrenos mais ou menos humidos.

No kilometro 234k.012, adeante da estação da Sapucaia 300 metros, na cidade do mesmo nome, pertencente ao Estado do Rio de Janeiro, acha-se a ponte de Sapucaia, sobre o rio Parahyba, que ahi tambem serve de divisa aos Estados do Rio e de Minas. Esta ponte, uma das mais importantes da estrada, compõe-se de duas partes: uma formada de tres arcos e outra de uma viga de ferro de 97 metros de comprimento, apoiada sobre dous pilares e um encontro. A sua posição, situada um pouco abaixo da grande cachoeira da Sapucaia, dá ao todo da obra um aspecto imponente. O nivel dos trilhos fica 20 metros acima das aguas, sendo de 10 metros a queda da cachoeira, vindo, dessa altura, as aguas do Parahyba espadanar-se, com toda impetuosidade, sobre os pilares da ponte.

De Sapucaia para Benjamin Constant a linha se conserva alta, descendo muito pouco, mas apresenta ainda grandes córtes e aterros, muros de arrimos, grandes paredões reforçados por gigantes e curvas e declividades fortes.

De Benjamin Constant á Conceição a linha vae descendo com um traçado mais facil, empregando-se ainda curvas e declives fortes; mas dahi até o fim deste ramal, em Porto Novo, a linha é baixa, o traçado apresenta grandes tangentes de mil e tantos metros, poucas curvas fortes e declividades diminutas.

Parece-nos, que em todo o valle do Parahyba, é a linha deste ramal a que contém trabalhos mais pesados.

As obras d'arte deste ramal são as seguintes:

Ponte de Humaytá, no kilometro 204k.587, sobre o rio Parahybuna, com um vão central de

$39^{m}.63$ e cinco vãos de $12^{m}.34$ cada um, tendo o comprimento total de $110^{m}.25$.

Um dos pilares dessa ponte foi, em 1877, reconstruido desde os alicerces.

Ponte de Santo Antonio, no kilometro $220^{k}.837$, sobre o rio do mesmo nome ou rio do Macuco, com tres vãos de $15^{m}.0$ cada um e comprimento total de $60^{m}.0$.

Ponte de Anta, no kilometro $222^{k}.233$, sobre o Parahyba, com tres vãos de $43^{m}.40$ cada um e viga de ferro de $135^{m}.0$, tendo o comprimento total de $139^{m}.0$.

Ponte da Sapucaia, no kilometro $234^{k}.012$, com cinco vãos, sendo tres de $14^{m}.78$ cada um e dous de $46^{m}.0$ cada um, tendo o comprimento total de $146^{m}.86$.

Viaducto, no kilometro $234^{k}.682$, sobre a estrada de rodagem da Sapucaia, com cinco vãos e comprimento total de $42^{m}.10$.

Ponte da Conceição, no kilometro $250^{k}.342$, junto á estação do mesmo nome e sobre o rio Conceição, com quatro vãos, sendo dous de $5^{m}.0$ cada um e dous de $13^{m}.70$ cada um e comprimento total de $44^{m}.0$.

Este ramal conta 19 pontilhões e 276 boeiros.

Não tem tunnel.

Tem nove estações este ramal: situadas no Estado de Minas Geraes as de Santa Fé, Penha Longa, Chiador, Benjamin Constant, Teixeira Soares, Conceição e Porto Novo e no Estado do Rio de Janeiro as de Anta e Sapucaia.

A de *Santa Fé*, no kilometro $205^{k}.666$, é construida de alvenaria de tijolo, com baldrames de alvenaria de pedra, cobrindo o seu edificio a área de $142^{m2}.67$ e tendo armazem, agencia, sala de telegrapho, etc.

Tem plataforma, ao lado do edificio, com o comprimento de $22^{m}.0$ e outra em frente á estação.

A de *Penha Longa*, no kilometro $212^{k}.480$, é de construcção igual á anterior, cobre uma área de $73^{m2}.81$, tem armazem, agencia, telegrapho e plataforma, junto ao edificio, com o comprimento de $24^{m}.30$. Junto á estação acha-se uma fabrica de productos ceramicos, bem assim, outra igual, de nome Casal verde, um pouco adiante, no kilometro 214.

Todo o terreno da estação abrange uma área de $11.040^{m2}.0$.

A do *Chiador*, no kilometro $216^{k}.833$, é um edificio com dous torreões, construido de pedra, alvenaria de tijolo e pau a pique, tendo agencia, armazens e telegrapho e cobrindo a área de $366^{m2}.91$. Tem duas plataformas e, fóra d'elle, uma casa de alvenaria de tijolo, com a área de $39^{m2}.0$, que serve de moradia ao guarda do armazem.

A de *Anta*, no kilometro $224^{k}.439$, construida de alvenaria de tijolo, com baldrames de pedra, tendo dous armazens, agencia e telegrapho e um segundo pavimento, em forma de chalet, feito de pau a pique.

O agente mora em edificio junto á estação, construido de alvenaria de tijolo, com a área de $49^{m2}.41$.

O edificio da estação está collocado perto do rio Parahyba, onde se encontra uma barca de passagem que faz as communicações entre os dous Estados, de Minas Geraes e Rio de Janeiro, que tem ahi os seus limites na povoação de Anta. Occupa uma área de $6.880^{m2}.0$ todo o terreno da estação que dispõe de tres plataformas, sendo uma

destinada ao movimento de embarque e desembarque para a povoação.

A de *Sapucaia*, no kilometro $233^{k}.710$, está situada na entrada da cidade do mesmo nome, n'um braço do rio Parahyba, ao sopé da serra, que faz o fundo da cidade. O edificio da estação é em fórma de chalet, sobremontado por outro chalet, com a área de $107^{m2}.71$, de construcção de alvenaria, tendo agencia, telegrapho, bilheteria, sala de espera, salão para senhoras, plataforma coberta com a área de $260^{m2}.10$, sustentada por 24 columnas de ferro. Em frente á estação tem outra plataforma, descoberta, com a área de $203^{m2}.0$. Separado do edificio da estação acha-se o armazem com a área de $590^{m2}.52$, construido de alvenaria de pedra, com a fórma de chalet, tendo todas as suas divisões de madeira e possuindo duas plataformas, uma do lado da linha e outra do lado opposto, tendo cada uma dessas plataformas a área de $138^{m2}.0$ e servindo-lhes de coberta o telhado do armazem.

Esta estação tem dous jardins.

A de *Benjamin-Constant* (antiga de Ouro Fino), no kilometro $240^{k}.793$, tem o typo de chalet e construcção de alvenaria de pedra, occupando o seu edificio uma área de $210^{m2}.38$; tem uma plataforma em torno do edificio cobrindo, a da frente uma área de $107^{m2}.70$, e outra em frente á estação com a área de $113^{m2}.15$. Esta é descoberta e aquella tem por coberta a aba do telhado do edificio. Esta estação possue tambem jardim.

Sobre a estação de *Teixeira Soares*, no kilometro $245^{k}.182$, não obtivemos informações.

A da *Conceição*, no kilometro $250^{k}.206$, construida de alvenaria de pedra, com um torreão e tendo em frente o armazem de mercadorias com a área de $235^{m2}.46$ e que tambem possue um torreão. Quer do lado do armazem, quer do da estação, existem plataformas com cobertas de ferro concavo que são sustentadas por columnas de madeira.

Separada da estação, entre o fundo do edificio e o rio Parahyba, acha-se a casa de residencia do agente, construida de alvenaria de pedra e tijolo, com a área de $90^{m2}.45$, tendo em separado cozinha e dependencias com a área de $45^{m2}.0$. Um pouco adiante da estação, 136 metros, acha-se a ponte sobre o rio Conceição que ahi faz barra no Parahyba.

Finalmente a do *Porto Novo*, no termo d'este ramal, no kilometro $261^{k}.433$. Esta estação é a de maior movimento em todo o ramal e uma das mais importantes e rendosas de toda a estrada Central do Brasil. O seu edificio, vasto e um dos mais bellos da estrada, é todo construido de alvenaria de pedra e tijolo e compõe-se de duas grandes divisões, separadas por um pateo com a área de $163^{m2}.52$. Na primeira, acha-se: a agencia, salão, salas para senhoras, etc., occupando a área de $178^{m2}.72$; sobre esta parte um torreão com diversas divisões onde está o telegrapho que communica com a agencia por meio de um tubo acustico. Na segunda está o hotel com um salão e duas salas occupando a área de $196^{m2}.84$ e sobre o hotel no torreão do 1º andar existem oito aposentos.

Em frente ao edificio da agencia e do hotel existe outro edificio igual, com dous torreões,

tendo armazens no andar terreo e construido, como o outro, de alvenaria de pedra e tijolo. As plataformas desses edificios são grandes, havendo duas em cada um, sendo as suas cobertas sustentadas por columnas de ferro. A da estação tem $322^{m2}.20$, e a do armazem $324^{m2}.0$. Tem um armazem, de alvenaria de tijolo com a área de $694^{m2}.71$, e outro de madeira com a área de $213^{m2}.60$, outro de taboas e zinco com plataforma circular e construido na linha do triangulo com a área de $296^{m2}.0$, e outro em frente á linha central da Leopoldina Railway.

Proximo á estação acha-se a ponte da estrada de rodagem, sobre o rio Parahyba, com cinco vãos em arco, quatro pilares de cantaria, $4^{m}.80$, de largura, 6 metros de altura e 163 metros de comprimento. O movimento nesta estação é extraordinario; d'ahi parte como um verdadeiro prolongamento da E. de F. Central, a Leopoldina Railway que se dirige para o norte de Minas e ahi entronca o ramal do Sumidouro que serve a importantes zonas do Estado do Rio de Janeiro. Essas duas linhas são de bitola estreita de $1^{m}.0$.

Possue este ramal oito caixas d'agua, distribuidas do seguinte modo: uma a 724 metros de Santa Fé, outra no Chiador, outra em Sapucaia, outra em Conceição, outra no kilometro $251^{k}.557$, e tres em Porto Novo.

Possue duas carvoeiras: uma em Sapucaia, com $9^{m2}.0$, e outra em Porto Novo, com a área de $301^{m2}.60$.

Não ha gyrador n'este ramal; existe sómente um triangulo de reversão em Porto Novo.

Partindo este ramal de Entre Rios, na cota $269^m.410$, a linha desce até Santa Fé, onde chega na cota $259^m.719$ com a differença de nivel de $9^m.696$: d'ahi sóbe até Penha Longa, onde attinge a maior altitude do ramal com a cota de $301^m.436$, vencendo uma differença de nivel de $41^m.717$. D'esse ponto em diante, a linha desce sempre até Porto Novo, ahi chegando com a cota de $154^m.374$ e com uma differença de nivel de $147^m.052$.

São as seguintes as condições technicas d'este ramal:

Bitola.	$1^m.60$
Declividade maxima	$0^m.008$
Raio minimo.	$181^m.03$
correspondente á curva de. . .	6°—20'

RAMAL DE OURO PRETO

Este ramal que começou a ser construido em abril de 1884, em virtude da lei n. 3141 de 3 de outubro de 1882, tem seu ponto inicial na estação Miguel Burnier (antiga S. Julião) situada no kilometro $497^k.900$, da linha do centro, a $1.126^m.143$, de altitude; attinge seu ponto culminante na garganta do Alto da Figueira com a cota $1.362^m.400$, acima do nivel do mar e chega a Ouro Preto, seu ponto terminal, no kilometro $540^k.346$, e cota $1.060^m.885$, com um desenvolvimento de $42^k.446$.

A partir de Miguel Burnier, a linha começa a subir com a rampa de $0^m.0253$ até o kilometro $498^k.280$, d'ahi desenvolve-se atravessando a depressão chamada — garganta de S. Julião —

divisa das bacias de S. Francisco e Rio Doce, no kilometro $500^{k}.262$, com a altitude de $1.155^{m}.443$.

Atravessando a garganta de S. Julião, logo á sahida, a linha dirige-se pela bacia do Paraopeba subindo sempre até á garganta do Desbarrancado, no kilometro $503^{k}.016$ e altitude de $1.175^{m}.345$; d'ahi passa para a do rio das Velhas até, mais ou menos, o kilometro $510^{k}.720$, depois de atravessar a garganta do Papa Cobras, no kilometro $510^{k}.464$; volta de novo para a bacia do Paraopeba, atravessa a garganta do Vira-Saia, no kilometro $511^{k}.774$, e altitude de $1.346^{m}.827$, cahindo nas aguas do Rio Doce que percorre até á garganta da Pedra, de onde passa para a bacia do rio das Velhas e por ahi se dirige até attingir, na Serra do Ouro Branco, o seu ponto culminante, no kilometro $517^{k}.640$, ou *Garganta do Alto da Figueira*. E' este o *ponto mais elevado* de todas as estradas de ferro do Brasil; acha-se na altitude de $1.362^{m}.400$ e d'elle se descortina um extensissimo horisonte, avistando-se d'ahi claramente o pico de Itabira, a cerca de 30 kilometros de distancia.

Neste trecho existem córtes importantes por sua cubação e dispendiosos pelas obras de consolidação exigidas pela natureza do terreno. Por meio de um viaducto de $6^{m}.0$ de vão a linha atravessa, no kilometro $516^{k}.100$, um desbarrancado na sua parte mais estreita, no qual se fizeram obras de deseccação para evitar que o terreno continuasse a correr sob a acção das enxurradas.

Do *Alto da Figueira*, em diante, a linha se desenvolve descendo pela bacia do rio Doce, atravessando as gargantas do Matto da Roça, no kilo-

metro 518^{k}.519 e do José Corrêa, divisoras de affluentes da mesma bacia. Ha nesta parte do ramal grandes obras de consolidação, das quaes salientam-se as da Grota Funda e as do córte da garganta do Matto da Roça com 20^{m}.20 de altura — o mais elevado de todo este ramal. Por apresentarem os taludes, á esquerda deste córte, um sub-solo de argila com bastante infiltração, construiu-se em toda a extensão do mesmo córte um draino central ao qual vão ter oito drainos, quatro de cada lado; empregou-se tambem ahi contrafortes de terra socada, convenientemente guarnecidos de filtros, dos quaes uma parte se communicava com o draino central, tendo a outra esgoto proprio.

Da garganta do Matto da Roça, a linha se dirige para Rodrigo Silva, no kilometro 520^{k}.890, onde chega com a altitude de 1.278^{m}.556. A partir desta estação a linha, seguindo sempre pelo alto dos morros, atravessa a garganta dos Topazios, no kilometro 524^{k}.139, com a cota de 1.308^{m}.372, desce dahi para passar á garganta das Tres Porteiras, no kilometro 525^{k}.843 e altitude de 1.264^{m}.415 e, tornando a subir, atravessa a garganta das Tres Cruzes, na cota 1.317^{m}.418 e kilometro 528^{k}.347.

Mais ou menos no kilometro 521^{k}.900 a linha passa para a bacia do rio das Velhas e por ella prosegue até a garganta do Inferno; entre esta e a dos Topazios o traçado segue, pela linha de cumiada, a bacia do rio Doce.

E' notavel este trecho, não só pelo importante movimento de terra, como pelo córte da garganta dos Topazios — junto á uma mina

destas pedras — composto de schisto argiloso que se decompõe com a agua e escorre como lama pelas paredes do córte. Affastados os seus taludes pelos successivos desmoronamentos, tratou-se apenas de garantir a plataforma da linha contra a acção nociva das aguas.

Da garganta dos Topazios á das Tres Porteiras o traçado se acha situado na bacia do rio das Velhas e dahi em diante, até o seu termino, na do rio Doce.

Da garganta das Tres Cruzes até Ouro Preto, a linha desce sempre com uma declividade quasi constante de $0^{m}.0253$ e ao chegar ao kilometro $534^{k}.173$ passa na estação de Tripuhy que se acha na cota de $1180^{m}.0$.

No kilometro $534^{k}.900$ entra-se por um apertado rasgão de terra no valle do ribeirão Tripuhy, tornando-se o terreno muitissimo alcantilado e completamente diverso do que fôra antes atravessado pela linha. Em 150 metros o traçado corta tres vezes o Tripuhy, por outros tantos pontos que se succedem a córtes altos de schisto quasi negro.

Dahi segue-se um terreno menos ingreme até penetrar-se n'outro desfiladeiro, em que ha duas pontes, um viaducto e um tunnel, no kilometro 536; passado o qual, o terreno melhora um pouco até o ribeirão do Funil em que se apresenta de novo alcantilado, correndo o ribeirão por valle apertadissimo e de encostas escarpadas.

O Funil é o Saramenha que toma aquelle nome depois de receber o Tripuhy.

Foi principalmente neste ultimo trecho, de Tripuhy a Ouro Preto, no kilometro $540^{k}.346$ e

cota de 1060^{m}.885, que a linha apresentou as maiores difficuldades, não só em seu traçado sinuoso, como tambem em sua construcção, encontrando-se ahi as mais importantes obras d'arte deste ramal.

Na construcção do ramal concorreu muito, para difficultar e atrasar os serviços, a grande distancia de pedreiras para as obras e como o terreno atravessado é constituido geralmente de rochas em decomposição tornou-se necessaria a consolidação de grande parte dos córtes, executada quasi toda por meio de drainagem profunda da plataforma da linha e de contrafortes de terra socada.

O ramal tem a extensão de 42^{k}.446.

As suas obras mais notaveis são:

No kilometro 497^{k}.943 um pontilhão em arco de 3^{m}.0 de vão, tendo á esquerda um boeiro duplo e outro menor para dar vasão ás aguas de duas grotas que se encontram no eixo da linha.

No kilometro 499^{k}.620 outro pontilhão em arco de 3^{m}.0 de vão, notavel pela declividade de sua calçada — 0^{m}.264 por metro.

No kilometro 516^{k}.100 um viaducto de 6^{m}.0 de vão livre, com encontros de alvenaria, viga de ferro e em curva, para a esquerda, de 10°.50' ou raio de 105^{m}.93.

No kilometro 527^{k}.120 um outro viaducto de 6^{m}.0 de vão, livre, com encontros de alvenaria, viga de ferro e em curva, para a direita, de 10°.40' ou raio de 107^{m}.58.

No kilometro 531^{k}.620 um pontilhão duplo em arco de 1^{m}.50 de vão, separando-se em baixo do aterro para receber as aguas de duas grotas que ahi se vão encontrar.

No kilometro $534^k.660$ uma ponte sobre o Tripuhy de $10^m.0$ de vão livre, com encontros de alvenaria, viga de ferro e em curva, para a esquerda, de 10°.0' ou raio de $114^m.74$.

No kilometro $534^k.950$ outra ponte sobre o Tripuhy, de dous vãos livres, um de $12^m.0$ e outro de $23^m.0$, de vigas de ferro, sendo de alma cheia a do primeiro e em cruz de Santo André a do segundo. Tem os encontros nas entradas dos córtes adjacentes e acha-se em curva, para a esquerda, de 11°.20' ou raio de $101^m.28$.

No kilometro $535^k.030$ outra ponte sobre o Tripuhy, com um vão de $16^m.0$ e outro de $22^m.0$, tranpostos por superstructuras metallicas em cruz de Santo André, tendo encontros e pilar de alvenaria e estando toda ella em tangente.

No kilometro $535^k.090$ ainda outra ponte sobre o Tripuhy, de uma viga recta de $35^m.0$, com os encontros nas boccas dos córtes adjacentes e em tangente.

No kilometro $535^k.790$ outra ponte sobre o mesmo Tripuhy, com dous vãos de $10^m.0$ cada um, pilar e encontros de alvenaria e vigas de ferro, em cruz de Santo André. As fundações do primeiro encontro foram difficeis e a ponte toda acha-se em curva de 7°.33' ou raio de $151^m.89$.

No kilometro $535^k.890$ um viaducto de $30^m.0$ de vão livre, com viga de ferro em cruz de Santo André, todo em tangente e tendo os encontros nas entradas dos córtes.

No kilometro $535^k.920$ ainda outra ponte sobre o Tripuhy, com dous vãos extremos de $8^m.0$ e um central de $12^m.0$ e vigas metallicas de alma cheia. Apresentaram difficuldades as fundações do

tunnel é todo revestido, por se ter verificado, logo depois de aberto, que a rocha perfurada se decompunha facilmente.

Tem cinco estações:

A do kilometro 508, nesse mesmo kilometro, é antes um desvio morto de pedreira que serve para o transporte de manganez.

A de *Henrique Hargreaves*, no kilometro $514^k.920$.

A de *Rodrigo Silva*, no kilometro $520^k.890$, é de construcção de tijolo e madeira, tendo agencia, compartimento para o telegrapho e um pequeno armazem.

A de *Tripuhy*, no kilometro $534^k.173$, é identica á anterior e construida em contra-rampa de $0^m.0231$.

Finalmente, a de *Ouro Preto*, no kilometro $540^k.346$ situada na cidade do mesmo nome, feita de alvenaria de pedra, sendo as pilastras e portadas de cantaria, contém dous grandes armazens lateraes, salas para agencia, telegrapho, viajantes, conferente, despacho de bagagens e uma grande plataforma coberta em todo o seu comprimento de $38^m.80$.

No pateo da estação tem: um barracão de madeira com a área de $112^{m2}.0$ e um abrigo para machinas.

Em 1 de janeiro de 1888, foi o ramal entregue ao trafego provisorio de passageiros e bagagens; em 23 de julho de 1889 é que foi inaugurado o trafego definitivo e directo entre a Côrte e a antiga capital de Minas Geraes.

Possue o ramal cinco caixas d'agua: uma no kilometro $510^k.460$; outra proximo a Rodrigo Silva

segundo pilar. O primeiro e segundo vãos acham-se em curva, para a direita, de 10°.0′ ou raio de 114^{m}.74 e o terceiro em tangente.

No kilometro 539^{k}.030 um viaducto de 12^{m}.0 de vão livre, em tangente, com vigas de ferro, prolongando-se um dos encontros em muro de arrimo.

No kilometro 539^{k}.170 um viaducto de 20^{m}.0 de vão livre, em tangente, com superstructura metallica, apoiando-se sobre encontros construidos nas entradas dos córtes contiguos.

No kilometro 539^{k}.230 um viaducto de tres vãos livres de 12^{m}.40, cada um, com vigas de ferro, encontros e pilares de alvenaria, achando-se o primeiro vão em curva de 9°.0′ ou raio de 127^{m}.46 e os outros em tangente.

No kilometro 539^{k}.520 um viaducto, com dous vãos de 17^{m}.0 cada um, todo em tangente, com encontros e pilar de alvenaria e superstructura metallica.

No kilometro 539^{k}.570 um pontilhão em arco, de 4^{m}.0 de vão livre, sobre o ribeirão do Passa-Dez.

No kilometro 540^{k}.220 uma ponte, em tangente, sobre o rio Funil, com 22^{m}.0 de vão livre, obliqua e com superstructura metallica de estrado inferior. As fundações do primeiro encontro desta ponte apresentaram sérias difficuldades.

Tem mais oito pontilhões e 335 boeiros, dos quaes 174 são capeados e 161 abertos.

Conta este ramal um unico tunnel — o do Tripuhy — no kilometro 536^{k}.0, entre as estações de Tripuhy e Ouro Preto, todo em tangente e em contra-rampa, com a extensão de 92^{m}.200. Esse

tunnel é todo revestido, por se ter verificado, logo depois de aberto, que a rocha perfurada se decompunha facilmente.

Tem cinco estações:

A do kilometro 508, nesse mesmo kilometro, é antes um desvio morto de pedreira que serve para o transporte de manganez.

A de *Henrique Hargreaves*, no kilometro 514^{k}.920.

A de *Rodrigo Silva*, no kilometro 520^{k}.890, é de construcção de tijolo e madeira, tendo agencia, compartimento para o telegrapho e um pequeno armazem.

A de *Tripuhy*, no kilometro 534^{k}.173, é identica á anterior e construida em contra-rampa de 0^{m}.0231.

Finalmente, a de *Ouro Preto*, no kilometro 540^{k}.346 situada na cidade do mesmo nome, feita de alvenaria de pedra, sendo as pilastras e portadas de cantaria, contém dous grandes armazens lateraes, salas para agencia, telegrapho, viajantes, conferente, despacho de bagagens e uma grande plataforma coberta em todo o seu comprimento de 38^{m}.80.

No pateo da estação tem: um barracão de madeira com a área de 112^{m2}.0 e um abrigo para machinas.

Em 1 de janeiro de 1888, foi o ramal entregue ao trafego provisorio de passageiros e bagagens; em 23 de julho de 1889 é que foi inaugurado o trafego definitivo e directo entre a Côrte e a antiga capital de Minas Geraes.

Possue o ramal cinco caixas d'agua: uma no kilometro 510^{k}.460; outra proximo a Rodrigo Silva

no kilometro $520^k.833$; outra no kilometro $529^k.200$; outra no kilometro $538^k.0$ e outra em Ouro Preto.

Existem sómente duas carvoeiras: uma em Rodrigo Silva, feita de madeira, com a área de $20^{m2}.0$ e outra em Ouro Preto, feita de alvenaria de pedra e cal e com a superficie de $38^{m2}.0$.

Tem o ramal um só gyrador situado em Ouro Preto.

A linha partindo de Miguel Burnier, no kilometro $497^k.900$ e na cota de $1126^m.143$, attinge o seu ponto mais elevado no kilometro $517^k.640$ com a altitude de $1362^m.400$, vencendo uma differença de nivel de $236^m.257$; d'ahi, descendo sempre, chega ao seu ponto terminal, em Ouro Preto, na cota $1044^m.800$, com a differença de nivel de $317^m.600$.

As condições technicas da linha d'este ramal são as seguintes:

Bitola.	$1^m.0$
Declividade maxima	$0^m.0264$
Raio minimo	$95^m.01$
correspondente á curva de. .	$12^o.5'$

Relação entre as declividades:

Nivel.	$7^k.780^m.30$
Rampas	34 .665 .70
Total	$42^k.446$ .00

Relação entre os alinhamentos:

Tangentes	$16^k.126^m.60$
Curvas	26 .319 .40
Total	$42^k.446$ .00

Os trilhos empregados neste ramal eram de aço, do typo Vignole e do peso de 19 kilos e 600 grammas por metro corrente; ultimamente esses trilhos têm sido substituidos por outros de aço e de maior peso.

RAMAL DE BELLO HORISONTE

Este ramal passou ao dominio do Estado e foi encorporado á estrada em data recente, como já dissemos á pag. 322, conservando a mesma denominação.

Parte da estação do General Carneiro, no kilometro $589^k.700$, na cota de $694^m.536$ e desenvolvendo-se pela margem esquerda do ribeirão dos Arrudas, sem encontrar difficuldades de terreno, chega á nova capital de Minas Geraes, no local do antigo Curral d'El-Rei, depois Bello Horisonte e que agora tem a denominação de cidade de Minas.

O ramal tem a extensão de $14^k.096$, não possuindo em todo o seu percurso nenhuma obra d'arte importante e apenas simples boeiros e drenos communs.

Tem tres estações:

A de *Marzagão*, junto á fabrica de tecidos desse nome, é antes uma parada, como succede igualmente com a de *Freitas*.

A de *Minas*, na cidade do mesmo nome, e ponto extremo deste ramal.

Sobre carvoeiras, caixas d'agua e gyrador não obtivemos informações.

Entre a estação inicial do General Carneiro e a terminal de Minas, a linha vence uma differença de nivel de $142^m.25$.

As condições technicas do ramal são as seguintes:

Bitola.	1m.0
Largura dos córtes e aterros . .	5m.60
Raio minimo	101m.28
correspondente á curva de. .	11 .20'
Declividade maxima	0m.020

Relação entre os alinhamentos:

Tangentes	6k.002m.800
Curvas	8 .093 .200
Total	14k.096 .000

Relação entre as declividades:

Nivel.	4k.697
Rampas	9 .399
Total	14k.096

Os trilhos empregados são de aço, do typo Vignole e do peso de 19 kilos por metro corrente; os dormentes são de madeira e de aço, do fabricante Mac-lellan.

O desenvolvimento virtual da linha, segundo a formula de *Baum*, é de 60k.437m.093.

EXTENSÃO TOTAL DA ESTRADA

Bitola de 1m.60:

Linha tronco até Lafayette .	462k.280
Triplicação da linha até Madureira.	33 .128
Duplicação de Madureira a Belém	45 .111
Linha circular	1 .156.5

Ramal da Gambôa. . . .	1^k.123
» » » nova linha.	1.540
» de Santa Cruz. . .	34.090
» do Campinho . . .	168^m.350
» de Macacos. . . .	4.929
» » S. Paulo (da Barra a Taubaté)	234.240
» do Porto Novo do Cunha	63.764

Total da bitola de 1^m.60 . . . $881^k.529^m.850$

Bitola de 1^m.0:

Linha tronco, de Lafayette a Silva Xavier.	244^k.417
Ramal de S. Paulo (de Taubaté a Norte)	153 .680
Ramal da Penha (S. Paulo)	$1^k.240^m$.90
» de Ouro Preto. . .	42 .446
» » Bello Horizonte. .	14.096 .00

Total da bitola de 1^m.0 . . . 455^k.879.900

Total geral . . . . $1.337^k.409^m.750$

Addicionando-se à esta extensão em trafego as linhas dos desvios, teremos para a extensão da rêde total da estrada: 1.490^k.300.750.

A extensão dos desvios até 31 de dezembro de 1896 era distribuida assim:

1ª Secção — bitola larga	34^k.492
2ª » — » »	16.033
3ª » — » »	9.934
4ª » — » »	6.922
5ª » — » »	14.645
6ª » — » estreita	11.567
Ramal da Gambôa — bitola larga.	6.000
» Santa Cruz — » »	6.005
» Macacos — » »	671
» S. Paulo até Cachoeira — bitola larga.	15.776
» » » além Cachoeira — » estreita	23.161
» de Porto Novo — bitola larga. . . .	5.900
» » Ouro Preto — » estreita . . .	1.785
Total	152.891

Até o fim de 1900 essa extensão de desvios elevou-se a $225^{k}.672^{m}.470$, o que dá para a actual extensão total da rêde da estrada — $1.563^{k}.082^{m}.220$.

No computo desse total consideramos: a triplicação da linha até Madureira, a duplicação até Belém e o ramal de Bello Horizonte.

As condições technicas de toda a estrada são as seguintes:

Larguras entre trilhos	bitola larga	$1^{m}.60$
	» estreita	$1^{m}.00$
Declividades maximas	bitola larga	$0^{m}.018$
	» estreita	0.020
	Ramal de S. Paulo . . .	0.020
	» de Ouro Preto. . .	0.024
	» de Bello Horizonte .	$0^{m}.020$
	» da Penha	$0^{m}.025$
Raios minimos das curvas	bitola larga — Linha do centro.	$181^{m}.03$ — 6°20'
	» estreita » » »	$101^{m}.28$ — 11°20'
	Ramal de S. Paulo . . .	$125^{m}.14$ — 9°10'
	» de Ouro Preto. . .	$101^{m}.28$ — 11°20'
	» de Bello Horizonte. .	$101^{m}.28$ — 11°20'

Relação da extensão em rampa . . .	68.50 %
» » » » nivel. . . .	31.50 %
» dos alinhamentos curvos . . .	45.57 %
» » » rectos	54.43 %

Peso por metro dos trilhos de aço	bitola larga . .	$42^{kg}.173$ — $34^{kg}.300$ — $30^{kg}.883$	
	Além Lafayette e ramal de Ouro Preto .	$19^{kg}.600$	e $24^{kg}.000$
	R. S. Paulo (bit. est.)	$22^{kg}.331$	
	R. Bello Horizonte .	$19^{kg}.0$	

Dormentes	De madeira	. 2.65×0.20×0.14 — bit. $1^{m}.60$
		. 1.85×0.18×0.13 — » $1^{m}.0$
	De aço	. $52^{kg}.00$ e $56^{kg}.54$ — » $1^{m}.60$
		. 24.32 e $36^{kg}.00$ — » $1^{m}.0$
	Intervallo de eixo a eixo: $0^{m}.80$ e nas juntas de $0^{m}.60$.	

O material rodante empregado em toda a estrada, em 31 de dezembro de 1896, era o seguinte:

Locomotivas	Bitola de 1m.60	236
	» » 1m.0	94
	Total	330

O que dá: para a bitola larga 0.28 por kilometro e para a estreita 0.22.

Carros para passageiros	Bitola de 1m.60	299
	» » 1m.0	128
	Total	427

O que dá: para a bitola larga 0.35 por kilometro e para a estreita 0.30.

Carros, vagões para animaes, bagagens, mercadorias, etc.	Bitola de 1m.60	2.495
	» » 1m.0	830
	Total	3.325

O que dá: para a bitola larga 2.97 por kilometro e para a estreita 2.00.

(Vid. material á pag. 248.)

Até 31 de dezembro de 1899 era este o material rodante da estrada:

Locomotivas	bitola 1m.60	207
	bitola 1m.0 — Lafayette	49
	» » — Norte	50
	Total	306

O que dá: para a bitola larga 0.26 por kilometro e para a estreita 0.24.

Carros de passageiros (bitola 1m.60)	271
» » » (» 1m.0)	116
Total	387

O que dá: para a bitola larga 0.34 por kilometro e para a estreita 0.28.

Carros de bagagens, vagões para animaes, mercadorias, etc. (bitola de $1^m.60$)	2.381
Carros de bagagens, vagões para animaes, mercadorias, etc. (bitola de $1^m.0$)	696
Total	3.077

O que dá: para a bitola larga 2.96 por kilometro e para a estreita 1.7.

Muito interessantes seriam os confrontos annuaes desses coefficientes; deixamos de fazel-os por nos faltarem os dados necessarios.

Podendo nos ter faltado indicações sobre todas as caixas d'agua que consideramos, damos aqui o total desses reservatorios em toda a estrada. Elles se elevam ao numero de 121, com a capacidade para receberem, em 24 horas, $2.760^{m^3}.854$.

EDIFICIOS

Até fim de 1896 a estrada possuia:

Estações	175
Paradas	10
Armazens	58
Depositos diversos	65
Casas para empregados	620
Total	928

Actualmente o numero de edificios é maior; não o consideramos por não ter podido obter informações exactas.

CUSTO DA ESTRADA

Até 31 de dezembro de 1896 era de 165.891:655$616 e até 31 de dezembro de 1900 era de... 209.714:313$812 (Vid. pag. 338)

PESSOAL

Até 31 de dezembro de 1896 era o seguinte:
Trafego:

Comprehendendo directoria, secretaria, thesouraria, pagadoria, intendencia, almoxarifado, secção de carga e descarga e officina typographica . .	128
Comprehendendo escriptorio central, inspectorias do trafego e do telegrapho e illuminação e movimento dos trens	5.064

Contabilidade:

Comprehendendo escriptorio e 1ª e 2ª secções . .	160

Locomoção:

Comprehendendo escriptorio, officinas, depositos, pessoal dos trens, etc	2.911

Via permanente:

Comprehendendo escriptorio, pessoal ordinario e extraordinario da conservação	5.508
Total do pessoal empregado.	13.771
ou 11.4 por kilometro.	

Vide pessoal pag. 252 onde se encontra 9.3 por kilometro.

O numero do pessoal existente em 31 de dezembro de 1897 era de 13.665, o que dá por kilometro: 11.2.

Em 31 de dezembro de 1898 era de 9.822, o que dá por kilometro: 8.0.

Em 31 de dezembro de 1899 era o numero do pessoal de 9.609, o que dá por kilometro: 7.7.

Do que acabamos de expôr, vê-se claramente o quanto tem baixado o coefficiente do pessoal empregado na estrada.

TERCEIRA PARTE

LEIS, CONTRACTOS, REGULAMENTOS, ESTATUTOS, PRIMEIRA TARIFA DA ESTRADA, EMPRESTIMO, ARRENDAMENTO ETC.

LEIS, CONTRACTOS E ETC.

LEI N. 714 (1854, n. 41) — de 13 de outubro de 1854

O Visconde de Baependy, vice-presidente da provincia do Rio de Janeiro, etc.: Faço saber a todos os seus habitantes que a assembléa legislativa provincial decretou e eu sanccionei a lei seguinte:

Art. 1.º A provincia do Rio de Janeiro garantirá á empresa da estrada de ferro denominada D. Pedro II um juro que não exceda de dois por cento ao anno, além dos cinco garantidos pelo governo imperial, sobre o capital que fôr despendido na construcção da referida estrada, desde o ponto de partida da capital do Imperio até os limites da mesma provincia, em qualquer direcção, na conformidade do contracto celebrado pelo ministro do Brasil em Londres a 16 de novembro de 1853.

Art. 2.º O presidente da provincia porá á disposição do governo imperial a sobredita garantia, afim de que, usando della como julgar mais conveniente, consiga a prompta construcção da estrada e a maior barateza possivel nos preços de transporte.

Art. 3.º São revogadas quaesquer disposições em contrario.

Mando, portanto, etc.

Dado no palacio da provincia aos 13 de outubro de 1854. — *Visconde de Baependy.*

INTEGRA DO CONTRACTO FEITO ENTRE O CAVALHEIRO SERGIO TEIXEIRA DE MACEDO, ENVIADO EXTRAORDINARIO E MINISTRO PLENIPOTENCIARIO DE S. M. IMPERADOR DO BRASIL JUNTO A S. M. A RAINHA DA GRÃ-BRETANHA E IRLANDA, OBRANDO COMO REPRESENTANTE DO IMPERIAL GOVERNO BRASILEIRO, EM CONFORMIDADE DOS PLENOS PODERES DE QUE ESTÁ REVESTIDO, DE UMA PARTE, E EDWARD PRICE, DE OUTRA PARTE, A 9 DE FEVEREIRO DE 1855.

Clausula primeira

Havendo S. M. o Imperador do Brasil ordenado, de conformidade com a lei de 26 de junho de 1852, a construcção de um caminho de ferro na provincia do Rio de Janeiro, o

referido Edward Price contracta com o governo imperial, por intermedio do representante de S. M. o cavalheiro Sergio Teixeira de Macedo, a construcção de um bom e solido caminho de ferro, de um ponto do lado norte da estrada de S. Christovão, nos arrabaldes da cidade do Rio de Janeiro, a outro ponto proprio para uma estação em uma planicie junto ao rio Guandú, que corre entre as fazendas denominadas Bom Jardim e Belém, seguindo a direcção mais proxima que puder ser indicada na planta de parte da provincia do Rio de Janeiro, apresentada ao governo por Mr. Price, cujos termos estão designados naquella planta com as lettras A e B. O contractador terá plena liberdade para desviar consideravelmente da linha determinada na dita planta, si elle julgar que tal desvio é conducente á economia e estabilidade da obra, uma vez que tal desvio não exponha o governo a fazer novas despezas com a desapropriação do territorio. O contractador fornecerá o necessario trem de transporte e fará construir um telegrapho electrico em toda a extensão do caminho de ferro, pela quantia de £ 560.084, sob as condições seguintes:

Especificação

Art. 1.º Os terrenos necessarios para a construcção do caminho de ferro, bem como todos os predios, pedra e madeiras ou outros materiaes para edificar, plantações, etc., que nelles existam, serão desapropriados pelo governo e á sua custa entregues ao contractador, sem onus algum, para delles usar na construcção do caminho de ferro, e o contractador informará o governo imperial sobre os terrenos precisos para as construcções concernentes ao caminho de ferro, tres mezes antes que taes terrenos se façam precisos para o começo dos trabalhos.

Art. 2.º O governo concederá gratuitamente ao empresario toda a madeira, pedra e outros materiaes que existirem em terrenos do dominio publico ou devoluto, na visinhança da linha dos trabalhos, e que não estão já comprehendidos nas disposições do artigo precedente, e qualquer pedreira de propriedade nacional situada dentro ou fóra da cidade; mas o empresario não terá a faculdade de vender quaesquer materiaes que não obstruirem a construcção das obras, sem previo consentimento do governo; e 20 °/₀ da receita bruta proveniente de taes vendas, serão deduzidos a favor do governo imperial.

Art. 3.º Todas as machinas, plantas, carris, carros, vagões. carruagens, locomotivas, carvão, coke, madeiras ou outros

materiaes quaesquer, usados nas construcções, nos transportes ou nas obras, que forem requisitados pelo empresario, deverão ficar isentos dos direitos de importação ou de qualquer outro onus, mas o governo terá a faculdade de exercer a necessaria inspecção sobre os artigos importados, sem todavia embaraçar para esse fim o immediato desembarque dos mesmos, ou prejudicar a execução das obras.

Art. 4.º O empresario se obriga a não empregar escravos nas obras que estiverem sob sua immediata direcção, não podendo todavia vedar que individuos residentes no paiz e interessados nas obras hajam de empregar nellas seus escravos.

Art. 5.º Os individuos empregados pelo empresario nas obras do caminho de ferro ficarão isentos do recrutamento ou do serviço activo, si já pertencerem á guarda nacional. Os estrangeiros que forem empregados pelo empresario, participarão de todas as vantagens que são concedidas por lei aos colonos industriosos, e ficarão legalmente obrigados á execução de quaesquer contractos que com elles houver feito o empresario, e o governo fará cumprir esses contractos por todos os meios legitimos. Os nomes de todos esses individuos serão devidamente relacionados sob a assignatura do empresario ou seu agente e essa relação será semestralmente entregue ao governo.

Qualquer infracção das disposições referidas será punida com a multa de 28 a 100 £, imposta pela secção do Conselho de Estado da repartição dos negocios do Imperio.

Art. 6.º O empresario não embaraçará, na construcção do caminho de ferro, o transito publico nas estradas existentes, mais do que indispensavel seja para a execução das obras; e quando os trabalhos se concluirem, as estradas existentes não serão obstruidas pelo caminho de ferro sinão quando o governo julgar absolutamente necessario para segurança publica.

Art. 7.º Os terrenos exigidos para as obras do caminho de ferro serão devidamente cercados pelo empresario quando assim o exigirem os proprietarios das terras adjacentes, ou quando isso se julgar necessario para o fim das construcções do caminho de ferro e protecção dos passageiros.

Art. 8.º O caminho de ferro será em toda a sua extensão uma via singela com seis desvios (*lie-by lines*) [1] e quatro gyradores (*turn-outs*) [2] e com todas as obras permanentes necessarias para o uso efficiente do transito.

[1] Siding, siding-way.

[2] Turn-table, turn-plate, turn-rail.

Todos os viaductos, pontes, boeiros, etc. terão a largura necessaria para um caminho de ferro em via singela, a menos que o governo exija que sejam construidos para uma via dobrada ou para o transito em uma estrada ordinaria adjacente ao caminho de ferro; o governo em ambos os casos pagará, tanto pelos trabalhos necessarios para a sua construcção como por outro qualquer trabalho extraordinario, os preços marcados na tabella junta a esta especificação.

O caminho de ferro deve ser construido de modo que os dous carris distem entre si 5 pés e 3 pollegadas; e no caso de uma via dobrada, a separação entre os carris interiores nunca será menor de 6 pés de distancia um do outro. Em todos os tunneis e pontes sobre o caminho de ferro a largura entre os pilares não será menor de 14 pés. Si fôr abobadada, a altura vertical contada do nivel dos carr,is ao ponto culminante do arco, não será menor de 14 pés, guardadas as distancias de 4 pés das paredes lateraes. Si, porém, fôr plana, essa distancia vertical não será menor de 15 pés em toda a sua abertura. Pontes, boeiros, etc., por baixo do caminho de ferro, devem ser construidos com uma largura não menor do que 14 pés entre as faces interiores dos parapeitos, sendo a via singela, e no caso de via dobrada não será essa largura menor do que 25 pés e 6 pollegadas.

Os aterros para via singela não terão menos de 15 pés de largura no nivel dos carris, e no caso de via dobrada, será essa largura de 27 pés.

As cavas para via singela não terão menos de 15 pés de largura ao nivel dos carris e para via dobrada essa largura não será menor de 32 pés. Os carris serão os commummente chamados — carris de Barlows — pesando 98 libras por cada jarda de comprimento.

Toda a extensão do caminho de ferro será alastrada até a profundidade de um pé. As pontes e as demais obras em toda a extensão do caminho de ferro serão construidas geralmente com os mais solidos e apropriados materiaes que fôr possivel. Os declives serão aquelles que são geralmente considerados os mais economicos, tomando em consideração, tanto a construcção como o serviço do caminho de ferro, e tal como se pratica na Inglaterra, a saber: — não excedendo a razão de um sobre 45. O raio de curvatura em qualquer ponto do desenvolvimento do caminho de ferro não será menor do que um quarto de milha.

O nivel das communicações transversaes será bem protegido, e as estradas solidamente construidas darão passagem de um lado para outro do caminho de ferro.

Uma estação temporaria será erigida no ponto indicado na planta, no lado do norte da rua de S. Christovão, a qual não custará mais do que £ 7.000, contemplando nesta quantia o custo de um cáes e uma ponte de madeira.

A estação em Belém será construida com os mesmos materiaes e igualmente solida, assemelhando-se, quanto seja possivel, aos desenhos apresentados ao empresario pelo cavalheiro Macedo e não custará mais de £ 9.000.

Haverá quatro estações intermedias entre Belém e Rio de Janeiro, as quaes todas não custarão mais de £ 4.000.

As quantias acima mencionadas na importancia de £ 20.000 devem ser despendidas exclusivamente na construcção do edificio e dependencias das estações e nenhuma das outras construcções concernentes ao caminho de ferro poderá ser comprehendida na referida somma.

Si o governo desejar, que a despeza das construcções concernentes ás estações seja inferior á orçada, uma deducção proporcional se fará das quantias que deve receber o empresario.

As locomotivas, carruagens, carros, etc., fornecidos pelo empresario deverão ser semelhantes aos de construcção praticamente approvada e accommodados ao clima, sendo a fórma determinada pelo ministro brasileiro em Londres.

O trem do caminho de ferro fornecido pelo empresario consistirá em 12 locomotivas, 8 carruagens de 1ª classe, 16 de 2ª e 16 de 3ª e mais um cento de carros destinados ao transporte de effeitos e passageiros.

O empresario obriga-se a executar todas as obras do caminho de ferro e a fornecer todos os artigos necessarios para o seu complemento, tão conformemente quanto seja possivel aos desenhos que são apresentados ao ministro brasileiro, com esta especificação, a qual foi assignada pelas partes contractantes.

Art. 9.º Afim de facilitar a construcção das obras, e attendendo á insufficiencia dos meios de transito e transporte, o empresario terá a faculdade de usar do caminho permanente e dos materiaes que o compõem, comtanto que o serviço do caminho de ferro na parte aberta ao uso publico não seja por essa maneira embaraçado.

Art. 10. O empresario apresentará ou fará apresentar ao governo no Rio de Janeiro, antes de começarem as obras, uma planta e uma secção longitudinal da linha inteira, ambas reduzidas á mesma escala horizontal, a saber: uma escala na razão de 20 cadeias por pollegada. A escala vertical da secção será 1/1.200 da escala natural ou 100 pés por uma pollegada.

Os declives todavia indicados na secção mostrarão, quanto fôr possivel, o nivel dos carris; mas não sendo praticavel no estado do paiz conhecer com certeza a natureza do terreno atravessado pela linha marcada na planta, o empresario terá a faculdade, no caso de desvio dessa linha ou em razão de circumstancias imprevistas, de alterar os declives como lhe fôr conveniente, subordinando-se todavia neste objecto á condição prescripta no art. 8º.

Art. 11. A approvação dada pelo governo a quaesquer planos apresentados pelo empresario não o livrará de modo algum da responsabilidade quanto á efficiencia das obras. Não obstante, o empresario não será responsavel pelas consequencias de accidentes extraordinarios e imprevistas occurrencias, taes como inundações, furacões até então não conhecidos, como contingencias periodicas do clima, terremotos e irupções vulcanicas; e os despojos occasionados por taes motivos ficarão a cargo do governo.

Art. 12. O engenheiro do governo apresentará objecções a qualquer parte da obra, que elle julgar mal feita durante o seu progresso e informará quando qualquer parte da linha estiver prompta para o uso publico, no espaço de oito dias decorridos depois de haver o empresario communicado a sua conclusão.

Art. 13. Si a 20 de junho proximo futuro se tiver provado á satisfação do ministro brasileiro em Londres que Mr. Edward Price tem gasto a somma de £ 20.000 no contracto e embarque de engenheiros, contra-mestres, trabalhadores, plantas e materiaes que têm de ser empregados na construcção das obras, Mr. Price receberá a somma de £ 20.000 do dito ministro de Londres, e si em 20 de agosto proximo futuro estiverem preenchidas iguaes condições, o ministro brasileiro pagará a Mr. Price uma segunda somma de £ 25.000.

Art. 14. O resto das quantias devidas ao empresario pela construcção do caminho de ferro será por elle recebido do governo em 12 pagamentos bimensaes de £ 42.507 cada um; o primeiro destes será feito dous mezes depois de principiados os trabalhos.

Metade de cada pagamento será feito em Londres e a outra no Rio de Janeiro.

Mas o pagamento de qualquer dessas prestações será suspendido si se provar que o valor dos materiaes remettidos da Inglaterra e a obra feita estão pagos com excesso pelas prestações anteriores, e o pagamento regular será restabelecido logo que se ache coberto esse excesso e vice-versa; si em

alguma occasião a obra feita avançar sobre o pagamento, o empresario receberá do governo a quantia correspondente á obra adeantada, e as quantias devidas ao empresario lhe serão pagas em moeda real ou em notas do banco da Inglaterra.

Art. 15. Si o governo por qualquer motivo deixar de pagar ao empresario no prazo determinado a quantia que lhe fôr devida, este terá direito de receber do governo um pagamento addicional equivalente a 3 °/₀ ao mez, até que seja embolsada a quantia devida.

Art. 16. As obras devem ser concluidas e o caminho prompto para o uso publico no prazo de dous annos e seis mezes, contados da data da assignatura deste contracto, a menos que o governo haja de causar alguma demora, ou embarace ao empresario na execução do contracto.

Art. 17. Por cada mez do calendario que fôr a conclusão da obra demorada por falta do empresario, além do prazo de dous annos e seis mezes da data da assignatura do contracto, o empresario pagará ao governo uma somma até £ 200.

Art. 18. Na assignatura deste contracto o empresario depositará nas mãos do ministro brasileiro uma caução no valor de £ 25.000, como garantia do cumprimento de seu contracto, recebendo elle o devido juro dessa quantia.

Art. 19. O empresario garantirá a solidez das obras até um anno depois da sua conclusão. Si algumas obras da linha exigirem reparos durante este prazo, serão estes feitos á sua custa, si se provar que procederam de defeitos de construcção ou mão de obra, e para segurança desta circumstancia a caução depositada nas mãos do ministro brasileiro será ahi conservada até a expiração do prazo em que se concluirem taes reparos.

Art. 20. O empresario poderá fazer trabalhar o caminho de ferro durante dous annos depois da sua conclusão, si o governo assim o desejar, fazendo elle os necessarios reparos, e entregando-o com o seu competente trem de serviço em perfeito estado, até a expiração do referido prazo, segundo os ajustes que se fizerem com o governo a tal respeito.

Art. 21. Si o governo e o empresario discordarem em algum ponto sobre a estabilidade ou natureza das obras, sobre os materiaes empregados na construcção, ou sobre declives adoptados no desenvolvimento do caminho de ferro, será a decisão submettida a um ou tres arbitros escolhidos pelo governo e pelo empresario, os quaes serão reconhecidamente bons engenheiros, tendo cada um delles occupado

já uma vez o logar de presidente da instituição dos engenheiros civis.

Art. 22. Si alguma outra discordancia suscitar-se sobre outro qualquer ponto entre o empresario e o governo, serão escolhidos por ambos, arbitros competentes para decidirem a questão, e a sua decisão será terminante e obrigatoria para ambas as partes.

Art. 23. Si o governo desejar fazer instruir praticamente alguns de seus engenheiros nas obras do caminho de ferro, o empresario lhes franqueará a admissão nas referidas obras, mediante apresentação de autorização dada para esse fim pela autoridade competente.

E o chefe de engenheiros do governo será admittido ao exame de todas as obras na linha do caminho de ferro, afim de inspeccionar a sua execução.

Art. 24. Dentro do prazo de um anno contado da assignatura deste contracto, o governo informará a Mr. Edward Price si é sua intenção continuar a linha do caminho de ferro contractado ou formar novas linhas, afim de que elle possa fazer os trabalhos preparatorios de conformidade com as condições que forem ajustadas entre o empresario e o governo a tal respeito.

Art. 25. O prazo deste contracto será contado do dia da assignatura do mesmo.

Clausula segunda

O governo terá a faculdade, em qualquer época, de transferir todos os seus direitos, bem como todos os seus deveres e responsabilidades, salvo no que diz respeito ao pagamento do empresario, a qualquer companhia que se forme no Rio de Janeiro ou em Londres, para o fim de levantar a somma necessaria para esta empresa. Mas esta clausula de modo algum nullificará a responsabilidade do governo quanto ao pagamento que tem de ser feito a Mr. Price.

No caso de formar o governo uma tal companhia, Mr. E. Price terá a faculdade de receber qualquer parte, comtanto que seja menos de um terço dos pagamentos que lhe forem devidos, em acções daquella companhia ao par; mas nesse caso elle deverá declarar a sua intenção de receber taes acções em vez de outros pagamentos, quando o publico fôr chamado a subscrever, e Mr. Price obriga-se a tomar acções em qualquer companhia que se forme, até a quantia de £ 20.000, que lhe serão dadas ao par, na época da emissão.

Clausula terceira

Mr. Edward Price obriga-se, sujeito ás condições da especificação acima, salvo o que respeita aos pagamentos, a construir o mais perto possivel da linha marcada na planta e de outra linha designada na secção apresentada ao governo brasileiro, a extensão de um caminho de ferro que poderá ligar a estação provisoria do lado do norte da rua de S. Christovão, marcada (A) na planta ([1]) com o ponto marcado (C) perto daquella parte da cidade do Rio de Janeiro, chamada campo da Acclamação, juntamente com um ramal daquella extensão a um ponto da praia do Vallongo, marcado (D) na planta, tão visinho quanto seja possivel ao nivel das estradas e ruas existentes ; e construir uma estação terminal, que não custará mais de £ 20.000, e abater ou remover, si necessario fôr, as obras concernentes á estação temporaria do norte da rua de S. Christovão e reconstruir as mesmas na nova estação no campo da Acclamação.

Tambem o empresario se obriga a construir para o prolongamento do caminho de ferro, através do braço do mar, uma ponte que terá a necessaria capacidade para dar passagem á agua, com as proporções da que actualmente existe, denominada ponte do Aterrado, e em pagamento de taes obras Mr. Price receberá do governo brasileiro a quantia de £ 69.400 em duas prestações de £ 34.700 cada uma, sendo a drimeira prestação paga quando a extensão da obra até o campo da Acclamação estiver concluida e a segunda quando forem terminadas todas as obras ajustadas.

O cavalheiro Sergio Teixeira de Macedo convem, da parte do seu governo, pagar a dita quantia de £ 69.400 nos termos acima indicados.

As partes contractantes obrigam-se a preencher immediatamente as condições estipuladas no presente contracto.— *Sergio Macedo.— Edward Price.*

TABELLA DOS PREÇOS DOS TRABALHOS EXTRAORDINARIOS DE ALVENARIA

Obras de pilares e abobadas á razão de £ 3.	por jarda cubica
Quando a pedra é tirada e conduzida sem ser á custa do empresario. £ 2-10 .	» » »

(1) Não obstante todas as investigações nossas, não foi possivel obter um só exemplar desta planta.

Boeiros de pedra ou tijolo £ 2. . . .	por jarda cubica
Exgotos feitos de tijolo, não tendo mais de 5 pés abaixo da superficie £ 2 .	» » »
Obra de alvenaria commum, tal como se usa no Rio de Janeiro £ 1 . . .	» » »
Cantaria plana por pé cubico £ 0-7s 6 d.	» » »
Moldar por pé £ 0 — 1s — 6 d . . .	» » »

Aterros

Cavar e conduzir barro na distancia de uma milha por cada jarda cubica £ 0 — 2s — .

Cascalho e arêa de Pesare £ 0 — 2s — 4 d.

Pedra £ 0 — 5s — 8 d.

A conducção de meia milha sobre 3 para qualquer material dará direito ao pagamento de 8 d. por cada jarda cubica.

Lastramento por jarda cubica £ 0 — 5s — 6 d.

Cercas por jarda £ 0 — 8s — .

Obras de madeira nas pontes, pés cubicos £ 0 — 4s — 9 d.

Obras de ferro das pontes varia conforme o estado do mercado na época em que fôr a obra executada, ou diga-se em geral por diversos, por tonelada £ 24. (Assignados) — *Macedo.* — *Edward Price.* — Conforme. — *Fausto Augusto de Aguiar.*

LEI N. 17 — de 14 de abril de 1855

Sobre desapropriação, promulgada pelo governo da provincia do Rio de Janeiro

Art. 1.º A excepção feita á plenitude do direito de propriedade do art. 199 § 22 da constituição do imperio, terá logar quando o bem publico exigir o uso ou o emprego da propriedade particular por utilidade publica, nos casos seguintes:

1.º Commodidade publica e com especialidade a que apresentam fontes, aqueductos, ruas, canaes, estradas, pontes, ranchos e pastos (1)

(1) Decreto n. 150 — de 4 de maio de 1839

Promulgado pelo governo da provincia do Rio de Janeiro

Art. 1. A desapropriação dos terrenos necessarios para a edificação das villas creadas e que se crearem para o futuro, está comprehendida na disposição do paragrapho primeiro do artigo primeiro da lei de 14 de abril de 1835, sob n. 17.

Art. 2. Os terrenos desapropriados por bem do artigo antecedente, serão encorporados nos proprios do respectivo municipio, para serem aforados na fórma da legislação em vigor, depois de previamente indemnisados os proprietarios pelo cofre municipal e pelas quantias decretadas pela assembléa legislativa provincial.

2.º Casas de instituição de caridade.

3.º Fundação de casas de instrucção da mocidade, de correcção e cadêas e quaesquer outros edificios de uso publico.

4.º Decoração publica.

Art. 2.º A verificação da utilidade publica nos casos do § 1º do artigo precedente, será previamente determinada pelo presidente da provincia.

A mesma verificação nos casos dos numeros segundo, terceiro e quarto será decretada por acto da assembléa legislativa provincial.

Art. 3.º Quando o uso ou emprego da propriedade particular fôr exigido por parte do governo da provincia, incumbe aos seus agentes respectivos promover as diligencias necessarias para obter-se a verificação da existencia da utilidade publica; ás camaras municipaes, sempre que ellas o pretenderem, e aos empresarios, todas as vezes que as obras para o mesmo uso ou emprego se fizer mister, houverem de ser feitos por empresa.

Art. 4.º Antes do proprietario ser privado de sua propriedade, será indemnisado do preço que ella valer. Este será calculado, não só pelo valor intrinseco que a cousa possa ter na commum e geral estimação, mas tambem pelos lucros e commodidades que a mesma cousa, por sua localidade e quaesquer outras circumstancias, podia prestar ao proprietario, e pelos damnos que lhe resultam de ser privado della.

Art. 5.º Aquelles a quem incumbir promover a desapropriação particular, tendo obtido previamente a verificação de utilidade publica, intentarão com os proprietarios respectivos os meios de conciliação sobre o valor da cousa, perante o juiz de paz do domicilio dos mesmos proprietarios.

Art. 6.º Não se conciliando as partes, o valor da propriedade será fixado no juizo municipal, ou no do civel, si o houver, do logar onde fôr sito o objecto que se pretender desapropriar, por quatro arbitros, approvados dous por cada uma das partes entre quatro que deverão nomear para poder ter logar a escolha. Si tres forem concordes, se estará pela avaliação que fizerem, e o juiz julgará por sentença.

Não se podendo obter tres votos conformes, cada uma das partes nomeará mais dous arbitros, para a outra escolher um, os seis arbitros nomeados entrarão em nova conferencia, e o accordo da maioria decidirá. Si não houver maioria, e tres dos seis arbitros forem concordes em um mesmo preço,

e tres discordarem entre si, o arbitrio daquelles será terminante. No caso de tres se conformarem em uma estimação, e os outros tres em outra, o juiz decidirá tomando o termo medio entre os dous extremos. Não comparecendo algumas das partes, a nomeação dos arbitros será feita pelo juiz á sua revelia.

Art. 7.º A decisão arbitral será terminante, e só poderá recorrer-se da sentença que a julgar, para a relação da provincia, por fundamento de nullidade nos tres unicos casos seguintes: 1º, falta de citação competente; 2º, incompetencia de juizo; 3º, si não tiverem sido guardadas todas as formulas e requisitos dispostos nos arts. 3º, 5º e 6º.

A appellação terá effeito devolutivo sómente. Na relação só se poderá conhecer da nullidade; julgando-se o processo nullo, será este mandado remetter para o mesmo juizo de onde tiver subido, afim de proceder-se a novo arbitramento.

Art. 8.º Com quitação do proprietario, ou conhecimento de deposito da quantia arbitrada, si elle não quizer receber, se dará á parte mandado de emissão de posse, que será executado com citação do proprietario, para seu conhecimento, mas sem lhe ser admittida opposição alguma.

Art. 9.º A indemnisação de terreno não terá logar nos casos de abertura de estradas ou canaes, si as terras por onde houverem de passar tiverem sido obtidas originariamente por titulos de sesmarias concedidas com clausula de prestarem servidão publica, ou occupadas sem titulo algum de sesmaria; serão, porém, indemnisadas as bemfeitorias existentes no mesmo terreno.

Art. 10. Os proprietarios que se acharem nas circumstancias do artigo precedente serão chamados á conciliação para consentirem na desapropriação, sem indemnisação alguma. No caso de não consentirem, se passará a outra parte mandado de emissão na posse, que será executado na forma determinada no art. 8º, ficando ao proprietario o direito salvo para mostrar sua justiça por acção ordinaria, com todos os recursos competentes.

Art. 11. A desapropriação, quando o bem publico exigir o uso, ou emprego da propriedade particular, por motivo de necessidade publica, será regulada na conformidade da disposição dos arts. 1º, 3º e 8º da lei de 9 de setembro de 1826, com a unica alteração de que as diligencias necessarias serão promovidas por parte dos agentes respectivos da publica administração.

Art. 12. Ficam revogadas, etc.

DECRETO N. 1598 — de 9 de maio de 1855

Ordena que a execução do contracto celebrado pelo ministro brasileiro em Londres, para a factura de uma parte do caminho de ferro, autorisado pelo decreto n. 641 de 26 de junho de 1852, seja commettida á uma companhia organisada nesta Côrte.

Havendo o ministro do Brasil, em Londres, contractado com Mr. Edward Price a construcção, por conta do thesouro nacional, de parte do caminho de ferro que pelo decreto n. 641 de 26 de junho de 1852, o governo foi autorisado a conceder a uma ou mais companhias, e não devendo a despeza que se tem de fazer com a execução do referido contracto continuar a recahir sobre o thesouro nacional, hei por bem ordenar :

1.º Que as concessões autorisadas pelo mencionado decreto n. 641 sejam feitas directamente a uma companhia organisada nesta côrte com o fim de as obter, nos termos do contracto annexo ;

2.º Que para a organisação da dita companhia sejam emittidas desde já sessenta mil acções de 200$ cada uma, ficando reservadas cento e trinta mil para serem emittidas pela mesma companhia opportunamente, onde e como convier á execução do contracto ;

3.º Que a distribuição das referidas sessenta mil acções seja commettida á uma commissão de cinco membros, que acceite e organise a subscripção das ditas acções, de conformidade com as instrucções que com estes baixam, assignadas pelo ministro e secretario de estado dos negocios do imperio ;

4.º Que, pelo facto da subscripção se reputem approvados pelos accionistas subscriptores, não só o contracto a celebrar com o governo, cujo theor é publicado, mas tambem os estatutos que devem reger a companhia ;

5.º Que a directoria da companhia, logo que fôr eleita, se repute autorisada a assignar o referido contracto em forma obrigatoria.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do meu conselho, ministro e secretario de estado dos negocios do imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 9 de maio de 1855, trigesimo quarto da independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

INSTRUCÇÕES A QUE SE REFERE O DECRETO DESTA DATA

Art. 1.º A commissão encarregada da distribuição das sessenta mil acções da estrada de ferro de D. Pedro II, que devem ser emittidas para começo da execução da dita estrada, logo que fôr nomeada, annunciará pelos jornaes, com a antecedencia de 20 dias, o logar de sua reunião e o dia em que ha de começar a receber os pedidos de acções.

Art. 2.º Os pedidos serão feitos em carta fechada, assignada pela propria pessoa que pretender obter acções, ou por seu bastante procurador, e serão recebidos durante tres dias consecutivos, desde as 10 horas da manhã ás 2 da tarde.

Art. 3.º A commissão fará intimar por carta ao agente ou agentes de Mr. Edward Price nesta côrte a abertura da subscripção das referidas acções, e exigirá que declarem por escripto, dentro do prazo aberto para a subscripção, si o dito Mr. Price pretende ou não receber em acções a terça parte do pagamento das sommas que lhe forem devidas pelo contracto celebrado em Londres em 9 de fevereiro do corrente anno, na forma que lhe está garantida pela clausula segunda.

Art. 4.º No caso de declaração affirmativa, a commissão reservará, até oito mil duzentas e noventa e sete acções para o dito Mr. Edward Price, que ficará obrigado a recebel-as ao par e por conta da terça parte dos pagamentos que lhe forem devidos, na forma do dito contracto.

Art. 5.º No caso de declaração negativa, a commissão reservará, todavia, oitocentas oitenta e nove acções equivalentes a £ 20.000, que Mr. Edward Price está obrigado a receber na época de sua emissão nos termos do dito contracto.

Art. 6.º Feitas as reservas que forem devidas, e findos os tres dias marcados para o recebimento dos pedidos de acções, a commissão examinará si os pedidos excedem ou não ao numero das acções a distribuir.

Art. 7.º No caso de não excederem, attenderá a todos os pedidos, publicando logo a lista nominal dos subscriptores e do numero de acções dadas.

Art. 8.º No caso de serem os pedidos superiores ao numero de acções a distribuir, a commissão escolherá dentre os subscriptores aquelles que deverem ser preferidos, e poderá reduzir o numero das acções pedidas como julgar conveniente, comtanto que nenhum assignante possa ter mais de cem acções.

Art. 9.º Serão preferidos até a quinta parte das acções a distribuir os fazendeiros da provincia do Rio de Janeiro, e no restante os capitalistas, os proprietarios, os negociantes e

quaesquer outras pessoas que no juizo da commissão pretendam as referidas acções para as conservarem como renda.

Art. 10. A commissão entender-se-ha com o Banco Rural para o recebimento da primeira chamada em conta corrente, e fazendo publicar pelos jornaes a lista dos subscriptores preferidos com a declaração do numero de acções com que foram contemplados, intimará aos ditos subscriptores para que dentro de oito dias depositem no referido banco 10 % da importancia de suas acções, sob pena de serem as mesmas acções distribuidas a outros pretendentes.

Art. 11. O thesoureiro do banco dará recibo das sommas recolhidas, com declaração do numero de acções a que correspondem.

Art. 12. Findo o recebimento, a commissão convocará os accionistas para se reunirem em dia e logar determinado, afim de procederem á eleição da directoria da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, servindo neste acto de presidente o da commissão, e de secretarios os outros membros della.

Art. 13. Os accionistas, no acto da votação, apresentarão o recibo da quota paga por conta de suas acções, sem o que não serão admittidos a votar.

Os votos serão tomados e contados na forma regulada nos estatutos organizados pelo governo, e que pelo facto da subscripção se entende approvados pelos accionistas, ficando salvo á companhia o direito de propôr as modificações que se julguem convenientes.

Art. 14. Os ditos recibos não serão transferiveis, nem mesmo as acções depois de emittidas, emquanto não estiver realizada a segunda chamada.

Art. 15. Feita a eleição da directoria, entender-se-ha ella com o ministro do imperio para a assignatura do contracto.

Palacio do Rio de Janeiro, em 9 de maio de 1855.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

CONTRACTO PARA A CONSTRUCÇÃO, USO E CUSTEIO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Art. 1.º Sua Magestade o Imperador, em execução da lei de 26 de junho de 1852, concede á companhia que se organisar nesta côrte, em conformidade das instrucções que baixaram com o decreto n. 1599 de 9 do corrente, privilegio exclusivo por espaço de 90 annos, a contar da data deste

contracto, para construir, usar e custear uma estrada de ferro que se denominará — D. Pedro II — debaixo das seguintes clausulas :

Art. 2.º A estrada de ferro partirá da cidade do Rio de Janeiro, no ponto que fôr definitivamente adoptado pelo governo, passará pelos municipios da côrte e Iguassú, transporá a Serra do Mar no logar mais conveniente e no espaço que medeia entre a mesma serra e o rio Parahyba, dividir-se-ha em dous ramaes, um dos quaes se dirigirá á povoação da Cachoeira, na provincia de S. Paulo, e outro ao Porto Novo do Cunha, nos limites da provincia do Rio de Janeiro com a de Minas Geraes.

Art. 3.º Durante os 90 annos deste contracto não serão feitas pelo governo concessões para construcção de estradas de ferro, dentro de cinco leguas de 18 ao gráo de cada lado da estrada de ferro que se construir em virtude deste contracto, excepto si a companhia nisso concordar.

Art. 4.º A prohibição da clausula antecedente não impedirá a construcção de outras estradas de ferro que, posto comecem do mesmo ponto, tenham todavia direcção differente, ás quaes será permittido approximar-se e até cruzar a linha da estrada de ferro deste contracto, comtanto que dentro da zona privilegiada nenhuma outra companhia de estrada de ferro possa carregar ou descarregar generos, ou passageiros recebendo frete ou passagem.

O governo terá o direito de decidir si as estradas de ferro que tenham para o futuro de ser concedidas poderão usar da primeira ou das outras estações da linha deste contracto ; si, porém, a companhia julgar que tal uso é prejudicial a seus interesses, poderá recorrer ao juizo arbitral pela maneira estabelecida no art. 54.

Art. 5.º Si o governo julgar conveniente prolongar as duas linhas deste contracto além dos limites nelle marcados ou construir outras novas, será a companhia preferida para estas empresas em igualdade de condições a qualquer companhia ou pessoas que se proponham tomal-as, salvo o direito concedido para este mesmo fim á companhia União e Industria.

Art. 6.º No caso de serem as empresas do artigo antecedente dadas a outra companhia, por ter ella offerecido melhores condições, a companhia de estrada de ferro de D. Pedro II não poderá oppôr-se á juncção das novas estradas e ramificações ás suas linhas.

Neste caso terá o governo o direito de regular a policia do serviço e a taxa das tarifas que as novas linhas devem pagar á referida companhia D. Pedro II.

Por seu lado, esta companhia adquirirá igual direito com igual onus ao uso das novas linhas que se vierem juntar á da sua estrada.

Nenhuma das companhias poderá receber passageiros e mercadorias nas linhas que lhes não pertencerem, salvo por mutuo consentimento, ficando sómente estabelecido o direito de transito.

Quaesquer questões que possam suscitar-se a este respeito serão decididas por arbitros, pela fórma estabelecida no art. 54.

Art. 7.º A companhia terá o direito de construir ramificações de ferro, de madeira ou de qualquer material conveniente, assim como abrir canaes e estradas ordinarias para chamar concurrencia á linha principal; não gozará, porém, por estas ramificações, canaes, etc. de privilegio algum, nem de garantia de juro.

Os unicos favores que para este fim lhe são concedidos são os que vão marcados no art. 10.

Todas as despezas destas ramificações, quer no principio feitas para sua construcção, quer posteriormente empregadas no seu custeio, devem ser lançadas em contas inteiramente distinctas das da estrada de ferro que faz o objecto deste contracto.

Art. 8.º A companhia terá o direito de desapropriar, na forma da respectiva lei, os terrenos, edificios ou outros dominios particulares, que possam ser necessarios para o leito da estrada de ferro e para as suas estações, armazens e mais obras.

Na avaliação dos terrenos e propriedades, que forem desapropriados, o augmento do valor produzido pela estrada de ferro não será levado em conta.

A companhia não ficará sujeita á desapropriação de nenhum dos terrenos, que segundo este contracto tiver previamente desapropriado ou adquirido.

Art. 9.º O governo concederá gratuitamente á companhia, para os fins do artigo antecedente, as terras nacionaes devolutas, assim como as incluidas em sesmarias e posses, salvo as indemnisações que forem de direito.

As desapropriações que se tornarem necessarias no territorio da provincia do Rio de Janeiro serão reguladas pela respectiva lei provincial. (1)

Art. 10. O governo tambem concederá gratuitamente á companhia o uso das madeiras e outros materiaes existentes

(1) Vide a lei n. 17, de 14 de abril de 1855.

nas terras publicas, de que ella possa precisar para a construcção da estrada de ferro; não terá, porém, a companhia o direito de vender ou dispôr de taes madeiras ou materiaes sem o consentimento do governo. Vinte por cento do producto bruto obtido pela venda destes objectos serão levados ao credito do capital. Os favores desta clausula estendem-se ás linhas transversaes, estradas ordinarias, canaes, etc., que possam ser construidos pela companhia.

Art. 11. Dentro do prazo marcado para a conclusão das obras deste contracto e dos dez annos subsequentes, os trilhos de ferro, machinas, materiaes para a construcção de deposito de casas e de officinas, os instrumentos e quaesquer objectos destinados para sua construcção serão isentos de direitos de importação.

A mesma isenção será concedida aos vagões, locomotivas e outros materiaes necessarios para sua construcção. Todo o carvão de pedra e *coke* precisos para o serviço da estrada de ferro e suas officinas gozarão da mesma isenção pelo tempo de 33 annos. O gozo destes favores será sujeito a regulamentos fiscaes, que o governo poderá estabelecer para prevenir abusos. Organisar-se-ha uma conta dos valores assim obtidos do thesouro nacional, que tenham de ser restituidos pela companhia ao governo nos casos adeante declarados.

Art. 12. E' expressamente prohibido á companhia possuir ou empregar escravos nas obras que tem de fazer. Sómente pessoas livres poderão ser empregadas nas obras, na conservação e reparo das estradas de ferro e em todo o serviço a ellas concernente. Relativamente, porém, á primeira secção da estrada de ferro guardar-se-ha o disposto no art. 4° do contracto celebrado em Londres aos 9 de fevereiro do corrente anno com Edward Price.

Art. 13. Si as pessoas empregadas pela companhia na construcção, conservação e custeio da estrada de ferro forem nacionaes, ficarão isentas do recrutamento, assim como dispensadas do serviço activo da guarda nacional; si forem estrangeiras, gozarão de todas as vantagens que são por lei concedidas aos colonos uteis e industriosos.

Só os individuos cujos nomes estiverem incluidos em uma lista entregue semestralmente ao governo e devidamente authenticada pelo administrador ou agente da companhia, serão isentos do serviço activo da guarda nacional e do recrutamento.

Passados os primeiros seis mezes, os individuos que não tiverem sido effectivamente empregados pela companhia durante tres mezes não poderão ser incluidos na referida lista.

Art. 14. Si a companhia fôr convencida de algum abuso voluntario das duas precedentes clausulas, tomará delle conhecimento no prazo de um mez a secção do conselho de Estado dos negocios do imperio e poderá impôr-lhe uma multa até a quantia de dous contos de réis.

No caso de reincidencia, a multa poderá ser triplicada.

Art. 15. A companhia será obrigada a estabelecer em toda a extensão da estrada de ferro um telegrapho electrico, que terá o numero de fios, machinas e apparelhos sufficientes para estar um sempre prompto ao serviço do governo. A indemnisação a pagar aos empregados da companhia pelo serviço prestado neste caso ao governo será posteriormente fixada por este, de accordo com a companhia.

Art. 16. O governo garante á companhia, durante o prazo de 33 annos, a contar da data em que fôr assignado este contracto, o juro de 5 % ao anno, pagavel de seis em seis mezes nesta cidade sobre o capital gasto *bona fide* na estrada de ferro, até o maximo declarado no art. 18, § 6º.

E' além disso garantido á mesma companhia por igual numero de annos e com iguaes condições, o juro de mais 2 %, que a provincia do Rio de Janeiro, pela lei provincial n. 714 de 13 de outubro de 1854, poz á disposição do governo para a realisação da mesma estrada.

Este juro será pago pela thesouraria da referida provincia e sómente debaixo da responsabilidade desta, sobre o capital que fôr effectivamente despendido com a construcção da estrada de ferro no municipio da côrte, e na mesma provincia, dentro de seus limites com os de Minas Geraes e S. Paulo até o maximo declarado no § 6º do art. 18. O juro de 5 % por parte do governo e 2 % por parte da provincia do Rio de Janeiro correm desde o dia, em que se verificar qualquer entrada de fundos ou a chamada sobre a quantia que effectivamente entrar para o cofre da companhia.

Esta, comtudo, não poderá fazer chamadas sinão á proporção que os trabalhos da estrada o exigirem, e só depois de ter provado perante o governo a sua necessidade.

Art. 17. Si a companhia em qualquer tempo julgar conveniente renunciar a garantia de juros, podel-o-ha fazer, indemnisando ao governo geral e ao da provincia do Rio de Janeiro de quaesquer desembolsos que ambos tenham feito por conta da mesma garantia.

Neste caso cessam a ingerencia que o governo tem sobre os negocios da companhia e a parte de lucros que lhe compete na conformidade do art. 23, salvo, porém, o direito que lhe fica de regular a tarifa de transportes pelo art. 38, di-

reito que subsistirá, bem como o de manter a policia e segurança da estrada.

Art. 18. O capital da companhia, que tem garantia de juros, compõe-se das seguintes verbas:

1.ª O dinheiro despendido em levantar plantas e planos, em fazer orçamento, annuncios, impressões de livros, mappas e gazetas, portes de cartas e despezas de viagens necessarias para principiarem os trabalhos.

2ª. As sommas despendidas com quaesquer indemnisações aos proprietarios ou outros prejudicados e com acção ou acquisição de todas as obras permanentes e fixas, necessarias ao seu uso, como estações, armazens, telheiros, depositos, officinas, casas de machinas, escriptorios, casas, reservatorios de agua, bombas, encanamentos, plataformas, viradores, passadeiras, ponteiros, signaes, linhas telegraphicas e todas as outras cousas commummente consideradas como constituindo e pertencendo ás obras permanentes de uma estrada de ferro.

Entram tambem nesta verba todas as machinas de méra applicação e utilidade local, que sejam necessarias para os trabalhos de planos inclinados, como machinas fixas de qualquer fórma, calabres, tambores, vagões-freios, etc., etc.

3.ª O custo da primeira e completa andaina de machinas, locomotivas, vagões, carretões para mercadorias na proporção de uma locomotiva para duas milhas inglezas e de um vagão de primeira classe, dous de segunda e dous de terceira e de doze carretões para mercadorias ou gado para tres milhas e o de todo o machinismo volante que sempre se considera como formando parte do capital; a renovação, porém, augmento e reparo do machinismo volante serão considerados como despezas regulares que deverão ser lançadas nas contas correntes annuaes da receita e despeza e nunca addicionados ao capital.

4.ª As despezas de administração durante os trabalhos de cada secção e antes de sua abertura ao publico, não excedendo a 2 $^1/_2$ % do custo da mesma secção, serão tambem annexas ao capital; mas as que se fizerem depois da abertura da secção ao publico pertencerão á conta corrente annual da receita e despeza.

Nenhuma outra despeza, além das que ficam mencionadas, será considerada como parte do capital que tem garantia de juros.

5.ª Outrosim, nas contas annuaes ou semestraes de receita e despezas, nenhum dispendio será contado, sinão o do custeio e conservação da estrada.

Si a companhia soffrer algum prejuizo por destruição de

trabalhos emprehendidos debaixo de sua propria responsabilidade, por perdas nas ramificações, canaes, minas ou outros trabalhos, que não gozem da garantia de juro, por pagamento de multas, custas de arbitramento ou por fallimento de pessoas que tenham transacções com a companhia, taes prejuizos não serão contados, afim de se considerarem diminuidos os dividendos.

6.ª Fica expressamente declarado que, tanto a garantia do governo como a da provincia do Rio, não se extende, em hypothese alguma, além da quantia de trinta e oito mil contos (38.000:000$), descontando-se deste capital, quanto á referida provincia, tudo quanto se despender na estrada de ferro fóra de seus limites com os de Minas Geraes e S. Paulo; de maneira que ella não venha a pagar o juro de 2 °/₀ sinão sobre a quantia que fôr realmente gasta na construcção da estrada de ferro no municipio da côrte, e dentro de seus limites com as mencionadas provincias.

Art. 19. Não obstante o maximo do capital fixado no artigo antecedente, si a somma que se despender na construcção da estrada de ferro fôr menor que o dito maximo, os governos geral e provincial não garantem seus respectivos juros sinão sobre a quantia que fôr realmente despendida.

Si em qualquer tempo as acções que houver de emittir a companhia forem vendidas acima do par, a quantia que se obtiver será descontada no capital fixado, salvo o caso de haver a companhia despendido effectivamente *bona fide* na construcção da estrada contractada todo o dito capital e além delle quantia igual ou superior ao premio obtido.

Si as despezas da companhia excederem ao capital fixado, em menor somma do que a obtida pelo premio na venda das acções, será a companhia indemnisada desse excesso pelo producto do premio e o restante será diminuido na importancia do capital fixado.

Art. 20. Si em qualquer tempo a companhia precisar de maior capital do que o maximo marcado no art. 18, podel-o-ha procurar por qualquer meio que julgue conveniente, por sua conta e risco, e debaixo de sua unica garantia, salvo disposição do artigo precedente.

Art. 21. Tanto as despezas annuaes e semestraes como as que constituem o capital que tem garantia de juro, deverão ser despezas realmente e *bona fide* feitas, devidamente provadas ao governo, do modo e nas épocas que elle determinar. O governo terá o direito de mandar fazer os exames que julgar necessarios para assegurar os meios mais adaptados e efficazes de levar a effeito a estrada de ferro e

suas obras, com a maior economia, tanto na construcção como na administração e custeio.

Art. 22. Si em qualquer tempo, depois de completa e aberta toda a linha da estrada de ferro, seu andamento fôr interrompido por seis mezes em alguma secção, por qualquer causa que o governo julgue que a companhia podia ter evitado, a garantia e pagamento do juro por toda a linha cessarão e só recomeçarão quando a linha inteira fôr de novo posta em andamento.

Si antes da abertura de toda a linha alguma secção, já aberta ao publico, vier a fechar-se por qualquer causa que o governo julgue que a companhia podia ter evitado, o juro que se pagar por essa secção cessará e delle ficará exonerado o governo, não só pelos seis mezes em que ella estiver fechada, como por cada um dos seis mezes seguintes, emquanto ella assim continuar.

Art. 23. Quando os dividendos da companhia excederem a 8 por cento, o excesso de taes dividendos se dividirá igualmente entre o governo e a companhia, sendo a parte destinada áquelle uma compensação pela responsabilidade a que se submette pela garantia de juro. Da parte que pertencer ao governo será deduzida uma quota proporcional para a provincia do Rio de Janeiro.

Esta divisão de interesses entre o governo e a companhia só terá logar durante o tempo em que subsiste a garantia de juros.

Art. 24. Si a companhia descobrir na linha de seu privilegio algumas minas de carvão, cal, ferro, chumbo, cobre, ouro, prata e quaesquer outros metaes, e si sobre ellas não houver algum direito previamente adquirido por alguem, deverá communical-o immediatamente ao governo, para que lhe sejam marcadas as datas de terra e estipuladas as condições de sua exploração.

Outrosim, si a companhia desejar obter alguma concessão ou compra de terras incultas para remunerar os operarios que empregar ou para alguma empresa agricola, dirigir-se-ha ao governo para obtel-as nos termos mais favoraveis permittidos por lei ou regulamentos do governo.

Companhias separadas se formarão para o fim de explorar taes minas ou cultivar taes terras, afim de que os interesses dos accionistas da estrada de ferro e as contas dos dividendos sejam inteiramente distinctos dos das empresas de mineração ou agricultura. Estas companhias pagarão os mesmos direitos que pagam os particulares.

Art. 25. A estrada de ferro e suas obras não impedirão em tempo algum o livre transito das estradas actuaes e de

outras que para o futuro venham a ser abertas para a conveniencia publica.

E' expressamente prohibido á companhia impôr encargo, imposto ou taxa, de qualquer natureza que seja, pelo cruzamento de outra estrada ou caminho de qualquer qualidade, por baixo, por cima ou ao nivel da estrada deste contracto.

Nestes cruzamentos todas as obras necessarias serão construidas, conservadas e reparadas á custa da companhia, salvo si a construcção de taes obras fôr exigida pelo governo depois de concluida a estrada de ferro, porque neste caso as despezas com ellas feitas serão pagas pelo mesmo governo.

Art. 26. No caso de precisar o governo de parte das pontes, tunneis, aterrados ou outras obras da companhia, deverá declaral-o antes de contractadas as obras, para que possam ser feitas de maneira que satisfaçam o fim que o mesmo governo tiver em vista. Estas obras, porém, deverão ser combinadas, de sorte que não embaracem o andamento da estrada de ferro. A companhia será plenamente indemnisada do que despender com ellas.

Art. 27. As malas do correio e seus guardas, assim como quaesquer quantias de dinheiro pertencentes ao thesouro nacional, serão transportados gratuitamente pelos carros da companhia, porém ao cuidado e por conta e risco do governo. As sommas assim remettidas serão selladas em caixa. Pelo transporte de todos os mais objectos pertencentes ao governo pagará este 20 °/₀ menos do que pagar o publico por objectos semelhantes.

Art. 28. Para o serviço do correio, uma divisão particular será feita em um dos vagões de passageiros de 2ª classe, com espaço para tres homens e com as necessarias accommodações para receber as malas e dispol-as de maneira que o serviço se facilite.

Si o governo exigir para este serviço maior espaço do que o de um vagão, que possa accommodar seis pessoas, a companhia fornecel-o-ha mediante uma indemnisação por parte do governo; no caso contrario, o governo empregará carros seus.

Nas estações ou perto dellas terá o governo o direito de fazer as obras necessarias para o serviço da entrega das malas aos vehiculos, ou pessoas, que as têm de levar aos differentes logares.

Dois passageiros em serviço do governo terão tambem passagem gratis, todos os dias, nos vagões da classe correspondente á sua posição social, sendo a bagagem de cada

um livre até o peso de tres arrobas, não comprehendidos os instrumentos necessarios para preenchimento de suas obrigações.

Art. 29. Si o governo tiver de mandar tropas para alguma parte, e si quizer utilisar-se da estrada de ferro, a companhia será obrigada á pôr immediatamente á sua disposição, por metade dos preços da tarifa estabelecida, todos os meios de transporte que possuir. Póde o governo, não obstante, empregar para este transporte vehiculos seus que forem apropriados ao serviço da estrada de ferro. Neste ultimo caso o governo pagará a quarta parte da tarifa estabelecida.

Art. 30. A companhia transportará gratuitamente em qualquer tempo e para qualquer direcção, em vagões de 1ª classe, as irmãs de caridade. Outrosim, nos primeiros cinco annos transportará tambem gratuitamente, da costa para o interior, e annualmente, mil e quinhentos colonos que tiverem concessões de terras e forem enviados por conta e ordem do governo, sendo a companhia avisada com antecedencia.

Art. 31. Os colonos que forem remettidos por conta dos particulares, afim de serem empregados no serviço da lavoura e que se apresentarem munidos de uma guia da repartição geral das terras publicas, pagarão metade dos preços que forem fixados para os passageiros de 3ª classe.

Art. 32. A companhia transportará os presos e seus respectivos guardas em carros pertencentes ao governo, com a necessaria segurança, e receberá por este serviço a metade do preço pago pelo publico por carros de 2ª classe.

Não obstante esta disposição, a companhia deverá ter pelo menos um carro proprio para a conducção dos ditos presos e os transportará pelo mencionado preço sempre que o requisitar a autoridade.

Art. 33. No fim dos 90 annos deste contracto cessa o privilegio concedido á companhia; esta, porém, conservará a plenitude de seus direitos sobre a estrada de ferro e seus pertences, podendo usar della e custeal-a como bem lhe aprouver, salvo sempre o direito de desapropriação, que compete ao governo pelo artigo seguinte.

Art. 34. Si o governo julgar conveniente effectuar a desapropriação da estrada de ferro, com todas as suas ramificações, podel-o-ha fazer debaixo das seguintes condições:

1.ª A desapropriação não terá logar antes de 30 annos depois da abertura de toda a linha, excepto por especial accordo entre o governo e a companhia. Passado este periodo, terá o governo o direito de desaproprial-a em qualquer tempo em que o julgue conveniente.

2.ª O preço da desapropriação será regulado pelo termo médio do rendimento liquido dos ultimos cinco annos.

3.ª A companhia receberá do governo uma somma em fundos publicos que dê igual rendimento.

Art. 35. Si depois de haver adquirido a propriedade da estrada de ferro e suas ramificações, decidir o governo arrendar sua administração e exploração, em igualdade de condições, será a companhia preferida.

Art. 36. Durante o seu privilegio a companhia receberá pelo transporte de passageiros e mercadorias o preço que fôr marcado pelo governo, de accordo com ella, em uma tarifa que poderá ser revista na fórma do art. 38.

Na primeira tarifa que se fizer, adoptar-se-hão as seguintes bases:

1.ª Para os generos de producção do paiz destinados á exportação, taes como café, assucar, algodão, fumo, couros e outros semelhantes — 20 rs. por arroba em legua de tres mil braças, e para os de alimentação de consumo geral, taes como feijão, milho, arroz, farinha, queijo, batatas, farinha de trigo, toucinho, carne, peixe salgado, sal e outros considerados generos de primeira necessidade — 15 rs. pelo mesmo peso e distancia.

2.ª Para os generos de importação não comprehendidos na classe antecedente, o maximo do preço será de — 30 rs. pelo mesmo peso e distancia.

3.ª Poderão ser sujeitos a uma tarifa mais elevada do que a das bases 1ª e 2ª, quer sejam de exportação, quer de importação, os objectos que, em consequencia do seu grande volume e pouco peso, são de desvantajosa conducção, taes como mobilias, caixas com chapéos e outros semelhantes, podendo nestes casos o preço do transporte se elevar até o dobro do das respectivas classes.

4.ª Dependerão de uma tarifa ainda mais elevada que a precedente os artigos de conducção perigosa, taes como a polvora, e os de maior responsabilidade para a companhia, em consequencia de sua fragilidade, taes como pianos, louça, vidros, etc., ou os de grande valor e pequeno peso, taes como ouro, prata, joias, etc.

5.ª Haverá uma tarifa especial para os animaes vivos, de qualquer natureza que sejam.

6.ª Haverá tambem uma tarifa especial para as madeiras e outros objectos de grande peso e dimensão.

7.ª O maximo do preço de transporte para os passageiros de 1ª classe será de — 600 rs. por legua de 3.000 braças; para os de 2ª classe de 400 rs. e para os de 3ª de 200 rs.

8.ª A companhia fará tres divisões de assentos ou logares para os passageiros, com as necessarias accommodações e com a designação de 1ª, 2ª e 3ª classes de viajantes.

A fórma dos vagões adoptada em Inglaterra e nos Estados Unidos será tomada como modelo, com as alterações que o clima ou outras considerações o exigirem. Tudo quanto fôr relativo á bagagem e preços será regulado com a maior clareza e precisão.

Fixar-se-ha um preço proporcionalmente mais elevado para as viagens pequenas do que para as mais longas. Far-se-ha um abatimento nos preços para as pessoas que viajarem regularmente entre certos pontos.

9.ª Os comboios especiaes e extraordinarios para o serviço de particulares, assim como os vagões separados para familias, sociedades ou grupos de passageiros, serão sujeitos a differentes regras especiaes, as quaes, depois de fixadas, serão applicadas a todos.

10. As listas dos preços autorisados serão impressas e expostas em um logar proeminente e accessivel de cada estação. As horas de partida e chegada de cada comboio serão declaradas nas ditas listas.

11. Os preços serão os mesmos para todos, exceptuando-se os privilegios concedidos, neste contracto, ao governo para o serviço publico.

12. Estabelecer-se-hão diminuições e isenções de preços a favor das crianças menores de 12 annos e das menores de 3.

13. Quando os dividendos da companhia montarem a 10 % o governo terá o direito de exigir os comboios de meio preço para os passageiros de 3ª classe, como existem nas estradas de ferro inglezas, sob a denominação de comboios do governo.

14. Para as mercadorias que tiverem de percorrer uma distancia de mais de 20 leguas pela estrada de ferro, reduzirá o preço de transporte por cada legua que exceder deste numero á metade do preço fixado para as ditas 20 leguas.

15. A velocidade dos comboios, a qualidade dos vagões das tres classes, quaesquer penas que se tiverem de impôr e as providencias necessarias afim de assegurar ao publico a regularidade do serviço por parte da companhia, e á esta o pagamento das passagens e fretes a que tem direito, formarão o objecto de regulamentos policiaes organisados pelo governo, de accordo com a companhia.

16. A companhia fornecerá ao governo todos aquelles dados estatisticos que elle exigir do trafico que houver pela

linha, das sommas recebidas por diversos titulos, das distancias percorridas, etc. etc.

Art. 37. Nenhuma despeza de armazenagem será exigida pela companhia pelos objectos entregues nos seus depositos, por qualquer demora na expedição delles, que não tiver sido exigida por seu dono, seja qual fôr o motivo, ainda justificavel.

A companhia não cobrará despeza alguma addicional por carregar e descarregar, por armazenagem, ou deposito dos objectos, si esta despeza não estiver expressamente mencionada na tabella dos preços de transporte. A companhia será obrigada a transportar nos seus comboios todos os objectos que forem trazidos ás suas estações; e as regras para a ordem de preferencia, si forem necessarias outras além da prioridade de sua entrega nas estações, serão estabelecidas com clareza na dita tabella e serão as mesmas para todos, á excepção dos casos de preferencia a favor do governo, a bem do serviço publico.

Art. 38. Quando os dividendos da companhia tiverem sido maiores de 12 °/₀ em dous annos consecutivos, terá o governo o direito de exigir della reducção tal na tarifa dos transportes que faça entrar os referidos dividendos dentro do limite maximo de 12 °/₀.

Si em qualquer tempo os dividendos forem menores de 7 °/₀, poderão ser reformadas as tarifas, afim de se fazerem as alterações necessarias para se obterem maiores dividendos.

Art. 39. O governo dará á companhia, por intermedio das autoridades, toda a protecção compativel com as leis, afim de que ella não encontre embaraço em receber o preço estabelecido na tabella dos transportes. Outrosim, providenciará por meio de regulamentos especiaes sobre a segurança dos viajantes e dos guardas e empregados, que a companhia tenha de estabelecer para velarem pela observação de seus regulamentos e manterem a policia da estrada de ferro.

Art. 40. E' permittido á companhia, para manter seus regulamentos e conservar a ordem nas estações e na linha da estrada de ferro, ter á sua custa um certo e limitado numero de guardas que podem andar armados: estes guardas, porém, ficarão sujeitos á inspecção das autoridades locaes e deverão ser cidadãos brasileiros.

Art. 41. Nos regulamentos que o governo deve promulgar, em conformidade do § 14, art. 1°, da lei de 26 de junho de 1852, se estabelecerão regras policiaes para segurança da estrada de ferro e seu custeio regular afim de prevenir qualquer perigo que possa ser causado por estranhos ou mesmo pela companhia. (Vid. decreto n. 1930, de 26 de abril de 1857.)

Nestes regulamentos o governo imporá as penas e multas para que está autorisado. E si estas forem julgadas insufficientes, solicitará maiores ao corpo legislativo.

Art. 42. A estrada de ferro será em toda a sua extensão de uma linha singela, o que não exclue o estabelecimento das linhas de esperar e desencontro, necessarias para seu effectivo serviço. Dever-se-ha todavia obter terreno sufficiente para as obras de uma linha dobrada para o tronco principal da estrada, que principia na cidade do Rio de Janeiro e vae até o ponto em que se divide em dous ramaes. Certas obras como, por exemplo, pontes sobre grandes rios, viaductos, aterrados, etc., serão desde o principio construidas com sufficiente largura para a linha dobrada, si fôr calculado que isto é mais economico em razão de vir a ser necessaria uma linha dobrada.

A largura da estrada entre um e outro trilho ; a distancia entre as faces contiguas dos trilhos onde houver linha dobrada ; a largura entre pegões e pilares em todos os tunneis e pontes ; o que diz respeito á construcção de aterrados, boeiros, communicações subterraneas, córtes ou excavações ; e bem assim tudo o que fôr concernente ao peso dos trilhos e á maneira de serem assentados e outras condições para segurança e perfeição das obras da estrada de ferro, serão designados nos planos e plantas que têm de ser approvados pelo governo.

O terreno occupado pela estrada e suas obras será separado das terras adjacentes por meio de cercas feitas á custa da companhia.

Durante o andamento da construcção da estrada, todas as obras temporarias, que possam ser exigidas, quer para conveniencia do publico, quer para a de individuos, cuja propriedade seja offendida, devem ser feitas á satisfação do governo.

Haverá accommodações apropriadas, guarda-estradas, signaes, etc., em todos os pontos em que caminhos ordinarios atravessarem a estrada de ferro na sua superficie ; e em regra geral nenhum caminho passará por cima ou por baixo da estradá de ferro, sinão quando dahi resultar maior economia do que si atravessasse a dita estrada na superficie.

Art. 43. A companhia apresentará ao governo, no prázo de 14 mezes da data da assignatura deste contracto, um plano e secção pelo centro da estrada (a principiar do ponto em que termina a secção contractada com Edward Price até as extremidades dos dois ramaes da estrada deste contracto), marcada sob a mesma base longitudinal, a saber: 1/10000. A escala vertical da secção será de 1/1200. A largura do plano não será menor de 400 jardas de cada lado do centro da linha.

Tudo será acompanhado do orçamento do custo da linha e das obras necessarias.

O governo decidirá dentro de 75 dias si admitte ou não estes planos e orçamentos. Si os não admittir e a companhia sujeitar-se á sua decisão quanto á insufficiencia de seus planos e não quizer apresentar outros, que o satisfaçam, o governo pagar-lhe-ha todas as despezas que ella tiver feito para obter taes planos, medições e orçamentos. Os planos, medições e orçamentos ficarão pertencendo ao governo e o contracto do prolongamento da estrada depois da 1ª secção será considerado nullo e de nenhum rigor em quaesquer dos seus effeitos.

Si no fim dos 75 dias o governo não tiver apresentado objecção aos planos e orçamentos, serão estes considerados como approvados e admittidos, e a companhia terá o direito de obrar como si tal approvação tivesse sido dada expressamente; tendo-se sempre em vista a disposição do art. 18, § 6º.

Art. 44. Si a companhia não quizer sujeitar-se á decisão do governo quanto á insufficiencia de seus planos e orçamentos, recorrer-se-ha ao juizo arbitral para este decidir o ponto da discordancia entre ambas as partes.

Cada uma dellas nomeará para este fim um engenheiro.

Si os dous assim nomeados não concordarem, cada uma das partes nomeará mais um engenheiro e, dentre os dous, aquelle que fôr escolhido pela sorte, decidirá a questão.

Este mesmo juizo arbitral servirá para os casos em que o governo não ache adequadas e sufficientes as obras construidas pela companhia, salvo quanto á 1ª secção; porque para essa regerá o juizo arbitral estabelecido pelo contracto celebrado em Londres com Edward Price.

Art. 45. Dentro do prazo de oito mezes da data em que a approvação do governo aos planos e orçamentos referidos no art. 43 fôr intimada á companhia, ou da data em que findarem sem objecções por parte do governo os 75 dias na outra hypothese do mesmo artigo, depositará ella nas mãos do governo uma planta do terreno de toda a linha da estrada de ferro deste contracto, menos a 1ª secção.

A largura desta planta será de 100 jardas de cada lado da linha central da estrada de ferro; e os viradores, suas posições e extensão, linhas de esperar e desencontro, estações, logares de carga e descarga, etc. serão notados correctamente na planta, assim como uma secção pela linha central da estrada de ferro com secções transversaes a cada espaço de 100 pés, todos projectados em uma escala de 1/3.000, e escala vertical de 1/600 sobre o mesmo plano horizontal, acompanhada de uma tabella das graduações e in-

clinações e de copias dos desenhos das obras que o governo exigir.

Art. 46. Si dentro de dous mezes depois da entrega ao governo da planta do artigo antecedente elle não apresentar objecções, a companhia considerará approvados seus planos e procederá immediatamente á construcção das obras; porém não poderá desviar-se dos ditos planos sem permissão do governo.

No caso de que o governo opponha alguma objecção á planta e planos apresentados pela companhia, decidir-se-ha a questão pela maneira estabelecida no art. 44.

Art. 47. Nem a approvação dada pelo governo a quaesquer planos entregues ou indicados pela companhia, nem a decisão dos arbitros no caso de discordancia entre o governo e a companhia, poderão em caso algum exoneral-a de sua responsabilidade quanto á insufficiencia de quaesquer das obras construidas conforme este contracto. Qualquer alteração, que possa ser necessaria em algumas das obras, depois de concluidas, será feita por conta da mesma companhia, e seu custo não será considerado como parte do capital que tem garantia de juro. Si porém alguma reconstrucção ou reedificação fôr considerada pelo governo, ou pelos arbitros do art. 54 como tendo sido causada, não por insufficiencia da obra mas por casos de força maior, como inundações, furacões, terremotos, que não podiam ser prevenidos pela companhia, a despeza feita em tal caso com a reconstrucção ou reedificação das obras damnificadas será addicionada ao capital garantido.

Art. 48. No caso de querer o governo que alguns de seus engenheiros sejam instruidos no que é relativo á estrada de ferro, a companhia lhes dará franca entrada em todas as obras da empresa.

Art. 49. Toda a linha da estrada de ferro, que faz objecto deste contracto, será dividida em quatro secções, as quaes serão classificadas, construidas e terminadas da maneira seguinte:

A primeira secção, da cidade do Rio de Janeiro até o ponto em que termina a parte da estrada contractada com Edward Price, será concluida no prazo estipulado no respectivo contracto.

A segunda, do ponto em que termina a antecedente até aquelle em que se dividirem os ramaes, depois de transposta a Serra do Mar e alcançada a margem do rio Parahyba, na direcção da provincia de Minas-Geraes, será concluida no prazo de tres annos, contados do dia 9 de agosto de 1857 em diante.

A terceira, do ponto em que termina a segunda secção até o Porto Novo do Cunha, será concluida no prazo de quatro annos, contados do dia 9 de agosto de 1860 em diante, devendo ser subdividida em duas partes iguaes, cada uma das quaes ficará concluida no espaço de dous annos.

A quarta, do ponto em que se dividirem os dous ramaes até a Cachoeira, na provincia de S. Paulo, onde o rio Parahyba começa a ser navegavel, será concluida no espaço de seis annos, contados tambem de 9 de agosto de 1860 em diante.

Esta secção será subdividida em tres partes iguaes, cada uma das quaes se construirá no espaço de dous annos.

Art. 50. Si qualquer das secções e cada uma de suas subdivisões não estiverem concluidas dentro dos prazos marcados no artigo antecedente, poderá a companhia ser multada, quanto á primeira secção, na quantia estipulada no contracto celebrado com Edward Price; e quanto ás outras e suas subdivisões, na somma de 10:000$ a 20:000$ por cada uma. Novos prazos, que não excedam de uma terça parte dos primeiros, serão marcados pelo governo, e si, findos elles, a secção ou secções não estiverem acabadas, a multa será elevada ao dobro e assim por diante.

Os periodos marcados para a conclusão das secções não serão alterados em consequencia da demora occorrida em algumas dellas.

Art. 51. A companhia póde perder seu privilegio e garantia de juro ou ser multada nos seguintes casos:

1.° Si os planos referidos nos arts. 43 e 45 não forem apresentados ao governo no prazo marcado, a companhia será multada na quantia de 4:000$000.

Um novo prazo de não menos de cinco mezes será marcado, e si na expiração delle não forem os ditos planos apresentados, caducará este contracto e a companhia perderá o privilegio e todos os favores que por elle lhe são concedidos.

2.° Si no fim de tres annos, contados da data deste contracto, a companhia se declarar ou fôr declarada pelos arbitros do art. 54 incapaz de realizar a empresa, por ter encontrado difficuldade em levantar o dinheiro necessario, em achar pessoas habilitadas para contractarem e executarem as obras, ou por qualquer outra razão, perderá este privilegio, sem que lhe sejam restituidas as multas em que tiver incorrido.

3.° Si toda a linha não estiver acabada e aberta ao publico, dentro do prazo marcado no art. 49, será a companhia multada na quantia de 30:000$000.

Um novo prazo para conclusão dos trabalhos será marcado pelo governo, em conformidade com a decisão dos arbitros do art. 54, no caso de desintelligencia. Si no fim deste novo termo os trabalhos não estiverem acabados, perderá a companhia o privilegio, isenções e favores que lhe garante este contracto.

4.º Si depois de toda a linha ter sido aberta ao publico, a companhia em qualquer tempo fôr declarada incapaz de continuar seus trabalhos ou si os tiver parados por mais de oito mezes consecutivos, ou si interromper a circulação por mais de doze mezes, perderá seu privilegio.

Art. 52. Em todos os casos da caducidade de seu privilegio, a companhia conservará a plenitude de seus direitos sobre todas as obras, que tiver feito e sobre a propriedade, que houver adquirido; porém o valor de todas as terras publicas, madeiras ou outros materiaes, que lhe tiverem sido gratuitamente cedidos pelo governo, e o total de todos os direitos de importação não pagos, serão restituidos ao governo; e este terá o direito, si o julgar conveniente, de desapropriar a linha e toda a outra propriedade da companhia, segundo a lei de desapropriação da propriedade particular por utilidade publica.

Art. 53. Si a estrada de ferro e todos os seus pertences não se acharem em estado satisfactorio de conservação, o governo ordenará á companhia o cumprimento de seu dever. Havendo a esse respeito divergencia entre o governo e a companhia, se decidirá a questão pela maneira prescripta no art. 44.

Art. 54. Si alguma discordancia houver entre o governo e a companhia a respeito de seus direitos e deveres e seus respectivos interesses, a questão será definitivamente decidida por tres arbitros, um dos quaes será nomeado pelo governo, outro pela companhia e o terceiro por accordo de ambas as partes. No caso de que não seja possivel obter este accordo, o terceiro arbitro será nomeado da maneira seguinte: o governo apresentará á companhia tres nomes escolhidos dentre os conselheiros de Estado e a companhia proporá tres outros nomes; juntos estes seis nomes, um será escolhido por sorte e designará o terceiro arbitro.

Art. 55. Quando houver qualquer desintelligencia entre o governo e a companhia, para a decisão da qual seja necessario o juizo arbitral, qualquer das partes dará aviso á outra dessa necessidade e do nome do arbitro escolhido.

Si dentro de trinta dias da data do aviso a outra parte deixar de nomear o seu arbitro e de intimar sua nomeação á primeira, o ponto em questão será considerado como concedido e abandonado pela parte assim em falta.

Art. 56. Em todos os casos, em que se tenha de recorrer ao juizo arbitral, a parte, contra a qual os arbitros decidirem, pagará todas as custas. Nos casos em que possa ser duvidoso para que lado pende a decisão dos arbitros, será deixado a estes o direito de decidir quem pagará as custas.

Art. 57. Si alguma alteração para o futuro vier a fazer-se na organisação dos ministerios ou no conselho de estado, todos os direitos, faculdades e attribuições ora pertencentes por este contracto ao ministerio do imperio e à respectiva secção do conselho de estado, deverão pertencer ao ministerio ou secção do mesmo conselho, que fôr encarregado de obras publicas, estradas, canaes, vias ferreas, etc.

Art. 58. Fica entendido que, no interesse do governo, assim como no da companhia, esta terá o direito, sujeito á approvação do governo, de substituir qualquer modo de tracção ou impulso, que possa ser inventado, ou descoberto ás locomotivas actualmente empregadas e que offereça ao menos iguaes vantagens de segurança, regularidade, velocidade e economia.

Art. 59. A companhia, na parte relativa á primeira secção da estrada de ferro contractada em Londres com Edward Price, tomará a seu cargo e sob sua immediata responsabilidade todas as obrigações contrahidas pelo governo, por virtude do respectivo contracto, assim como lhe ficam pertencendo todos os direitos que pelo mesmo contracto competem ao governo.

Art. 60. A companhia fica obrigada a satisfazer todas as indemnisações de terrenos e quaesquer outros, que possam ser devidas, nos prazos e pela forma que fôr convencionada.

Art. 61. Deverá, outrosim, satisfazer ao governo todas as sommas que este tiver despendido para realisação do contracto celebrado com Edward Price, assim como se obrigará por todas as multas estipuladas no mesmo contracto.

Art. 62. As penas de perda de privilegio e garantia de juro não poderão ser impostas senão por decreto expedido em virtude de resolução de consulta da secção dos negocios do imperio do conselho de estado.

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de maio de 1855.— *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

ESTATUTOS DA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

Da companhia

Art. 1.º Fica creada uma companhia ou sociedade anonyma, que se denominará — companhia estrada de ferro de D. Pedro II — e que terá por fim fazer construir a

dita estrada de ferro pela forma e tempo marcados no respectivo contracto com o governo imperial, e bem assim quaesquer ramificações que forem convenientes para chamarem concurrencia á linha principal.

Art. 2.º O contracto para construcção da referida estrada de ferro D. Pedro II, tal qual fôr publicado, faz parte dos presentes estatutos; e ambos se entendem acceitos e approvados por todos os que subscreverem acções da dita companhia, e que em qualquer tempo forem dellas possuidores.

Art. 3.º A direcção geral da companhia será nesta côrte e cidade do Rio de Janeiro; poderá, porém, ter agencias em Londres e outras praças da Europa e da America em que convenha. Estas agencias serão munidas dos poderes que lhes forem conferidos pela direcção geral para o manejo de quaesquer operações financeiras da companhia.

Art. 4.º A companhia existirá de direito na data em que forem subscriptas as sessenta mil acções que se hão de distribuir nesta côrte. Sua duração será pelos noventa annos que tem de durar o privilegio da estrada de ferro D. Pedro II, salvo o caso de desapropriação na forma do contracto. Findos os noventa annos, contados na forma do mesmo contracto, a companhia poderá vender a propriedade da estrada que lhe fica garantida sem privilegio e liquidar-se; ou prorogar a sua duração por prazo determinado, como convier e fôr deliberado pela assembléa geral dos accionistas.

Do capital da companhia, direitos e deveres dos accionistas

Art. 5.º O capital da companhia da estrada de ferro D. Pedro II será de 38.000:000$, divididos em acções de 200$ cada uma, ou o seu equivalente em dinheiro sterlino ao cambio de 27 pences por 1$000.

Art. 6.º Este capital poderá ser augmentado por votação da assembléa geral dos accionistas, si o augmento fôr necessario para a construcção de toda a linha contractada. Qualquer augmento não gosará da garantia de juros.

Art. 7.º Serão desde já distribuidas nessa côrte sessenta mil acções. Dez por cem das ditas acções serão pagos immediatamente na fórma das instrucções do governo.

As outras chamadas serão feitas segundo as necessidades da companhia, na razão do valor estimado das despezas que tiver de fazer com a secção da estrada já contractada, ou com outras que haja de contractar ou mandar construir.

A directoria, antes de fazer qualquer chamada, deverá demonstrar ao governo a necessidade della; e um prazo de

quinze dias, pelo menos, será estabelecido para cada uma e annunciado pelas folhas diarias de maior circulação.

Art. 8.º As cento e trinta mil acções que ficam por distribuir, e que completam o capital de 38.000:000$, poderão ser emittidas no imperio ou fóra delle nos logares em que a companhia tiver agencias si assim resolver a directoria com approvação do governo.

Art. 9.º A emissão de taes acções não se poderá effectuar sinão quando pelo progresso das obras da estrada contractada se torne necessario maior capital do que o representado pelas acções distribuidas nesta côrte.

Art. 10. As referidas acções serão emittidas simultaneamente ou por partes. Seu capital será realisado no todo no acto da emissão, ou por chamadas, conforme fôr regulado pela directoria, de accordo e com approvação do governo.

Art. 11. Si pela baixa do juro no imperio ou fóra delle as acções que houverem de ser emittidas puderem ser vendidas com premio, a quantia que assim se obtiver formará parte do capital da companhia, e será descontada no capital dos 38.000:000$ que tem juros garantidos; salvo o caso de haver a companhia despendido effectivamente, *bona fide*, na construcção das linhas principaes da estrada contractada, todo o dito capital, e além delle quantia igual ou superior ao premio obtido. Si as despezas da companhia excederem o capital fixado em menor somma do que a obtida pelo premio na venda das acções, será a companhia indemnizada desse excesso pelo producto do dito premio, e o restante diminuido na importancia do capital fixado.

Art. 12. A falta de pontualidade na realisação das quotas chamadas nos prazos estabelecidos pela directoria será punida com a exclusão do accionista impontual, que perderá em beneficio da sociedade as entradas anteriormente verificadas; salvo os casos justificados á satisfação da directoria, que poderá mandar receber posteriormente as entradas impontuaes, exigindo nestes casos juros pela mora, nunca menor de 8 %
durante o periodo em que occorra a impontualidade.

Fica entendido que a directoria tem o direito pleno de declarar em commisso as acções sobre que occorra impontualidade, devendo publicar que ficam nullas e de nenhum effeito semelhantes acções, e effectuar a emissão de outras que as substituam.

Art. 13. As acções serão ao portador, podendo, porém, a directoria ou as agencias da companhia declarar no verso o nome do possuidor, quando este o exija.

Art. 14. A transferencia realisa-se por qualquer modo valido em direito, quer patrio, quer tambem o estranho, nos logares em

que a companhia tem agencias. Emquanto porém, não estiver recolhido o capital integral das acções emittidas, não poderá o accionista transferir o seu direito por simples transmissão com endosso.

Art. 15. Tanto no escriptorio da direcção da companhia nesta côrte, como em cada cidade onde a companhia tenha agencias, haverá um registro nominal dos possuidores de acções nas respectivas localidades, sendo ahi averbadas as transferencias por acto lançado em livro competente, isto emquanto não estiver realisado o valor das acções emittidas, e não pagas integralmente no acto da emissão.

Art. 16. Nenhuma dessas acções poderá ser transferida sinão depois de realisadas duas prestações ou chamadas.

Art. 17. A taxa e mais despezas pela transferencia de uma acção não excederá em caso algum a 1$ ou o seu equivalente em dinheiro sterlino.

A directoria regulará esta despeza.

Art. 18. No caso de extravio de uma ou mais acções da companhia, a directoria, precedendo os competentes annuncios e outras cautelas legaes que inutilisem completamente os titulos perdidos, os substituirá por outros que serão entregues a quem de direito fôr.

Art. 19. Cada acção é indivisivel em relação á companhia, que não reconhece nenhuma subdivisão de uma só acção, devendo ser a mesma representada perante a companhia por uma unica pessoa, embora seja propriedade de diversas; competindo ao legitimo possuidor de cada acção os direitos e obrigações que lhes são inherentes.

Art. 20. Os credores ou herdeiros dos accionistas não poderão, sob pretexto algum, embargar a propriedade ou quaesques objectos pertencentes á companhia, sendo-lhes, porém, livre o direito que lhes competir sobre os titulos ou acções da companhia que possuir qualquer accionista.

Art. 21. A direcção da companhia nesta côrte e as agencias farão acompanhar de uma guia qualquer numero de acções que tenha de ser remettido para ser negociado em outro local onde haja agencia, ou vice-versa, dessa localidade para esta corte, afim de serem logo averbadas taes acções e terem a devida circulação em qualquer das respectivas localidades, sob as garantias consignadas nestes estatutos.

Da administração da companhia

Art. 22. A direcção e gerencia dos negocios da companhia estará a cargo e sob a responsabilidade de uma directoria composta de um presidente e cinco directores.

Art. 23. O presidente será livremente nomeado e demittido pelo governo imperial, devendo, comtudo, ser accionista de 50 acções pelo menos. Os cinco directores serão eleitos pela assemblèa geral dos accionistas, e dentre elles designará o governo o vice-presidente.

Art. 24. Em regra os directores serão eleitos por cinco annos; os primeiros nomeados, porém, funccionarão pelo tempo que a sorte designar. Em cada reunião annual da assembléa dos accionistas se procederá á eleição de um director, designando a sorte os que devem ser substituidos nos primeiros annos, e depois a antiguidade.

Os directores que sahirem podem sempre ser reeleitos. Para a eleição exige-se maioria absoluta dos votos representados.

Art. 25. Os directores deverão possuir pelo menos 100 acções da companhia, e em quanto exercerem este cargo, taes acções não são transferiveis. No caso de não serem satisfeitas pontualmente quaesquer das entradas exigidas relativamente á estas acções, cessa por esse simples facto de ter parte alguma na direcção da companhia o director impontual.

Art. 26. A directoria não pode funccionar sem que estejam presentes tres directores.

Art. 27. Nenhuma pessoa que exerça qualquer emprego de confiança da companhia, ou seja interessada directa ou indirectamente em algum contracto com ella, poderá ser director; a aceitação de qualquer desses empregos, ou a acquisição de interesse em algum contracto, importa a perda do lugar de director.

Art. 28. A directoria tem plenos poderes administrativos em relação a todos os negocios da companhia, incluindo mesmo os poderes em causa propria; podendo delegar nas agencias a parte de taes poderes que julgar conveniente a bem dos interesses da sociedade, e revogal-os á sua vontade.

Art. 29. A directoria, no exercicio dos plenos poderes que lhe são conferidos deverá:

1.º Formular o regulamento por que se devem reger os empregados da companhia, bem como de tudo quanto fôr de mister para a construcção e custeio da estrada e suas dependencias.

2.º Fazer os contractos parciaes ou geraes em referencia a qualquer secção para a promptificação da estrada de ferro e suas dependencias, precedendo orçamento da obra a realisar em qualquer caso, e procurando cumprir o mais exactamente que fôr possivel o contracto com o governo imperial.

3.º Fazer a acquisição de tudo quanto possa interessar á empresa, incluindo bens moveis ou de raiz ; bem como vendel-os, ou por qualquer forma alienal-os quando convenha aos interesses da companhia.

4.º Fazer com o governo, com outras companhias, ou com outras terceiras pessoas, os contractos e arranjos que considerar uteis aos interesses da companhia, para pôr em actividade e augmentar o trafico da linha ferrea.

5.º Nomear e demittir livremente todos os empregados que julgar necessarios ou desnecessarios ao bom desempenho dos trabalhos e encargos da companhia ; marcar-lhes os ordenados e definir-lhes os respectivos deveres.

6.º Prescrever o methodo da escripturação da companhia e fiscalisar tudo quanto tiver referencia a mesma, para que seja conservado, quanto fôr possivel, em dia e com a maior clareza.

7.º Finalmente, decidir todas as questões, dirigir e regular todos os negocios da companhia, com excepção dos actos reservados á assembléa geral, e velar constantemente no cumprimento dos deveres de todos os seus agentes e empregados.

Art. 30. A directoria regulará o modo de suas decisões, e reunir-se-ha sempre que exijam os interesses da companhia.

Em todo o caso, haverá reunião da directoria uma vez cada semana.

Art. 31. O voto da maioria decide as questões ; no empate, terá o presidente tambem o voto de qualidade.

Art. 32. As actas serão registradas em livro competente e assignadas pelo presidente do dia.

Art. 33. O contracto com o governo imperial será assignado por toda a directoria, e os outros contractos, que tiverem de ligar a companhia, deverão ser assignados pelo presidente da directoria ou por quem suas vezes fizer, salvo os actos praticados por delegação da directoria, que o serão por quem estiver munido dos necessarios poderes.

Art. 34. No caso de fallecer ou demittir-se algum director a directoria escolherá d'entre os accionistas que puderem ser votados para esse cargo quem o deva substituir até a primeira reunião da assembléa geral dos accionistas, em que será eleito o mesmo ou outro individuo, que servirá pelo mesmo tempo que devera servir o substituido.

Art. 35. A directoria no Rio de Janeiro poderá nomear agentes financeiros da companhia em Londres, ou em qualquer outra praça da Europa ou da America em que convenha, a quem delegará os poderes que fôr de mister conferir-lhes para representarem a direcção da companhia nesses paizes.

Art. 36. Nos lugares onde houver agencias, e onde houver accionistas que representem cinco por cento das acções emittidas, reunir-se-hão os mesmos accionistas logo que se dê essa hypothese para nomearem uma commissão de tres membros, que se entenderá directamente com as agencias a respeito dos negocios da companhia. Esta commissão não vencerá estipendio algum e reunir-se-ha sempre que julgar conveniente para representar sobre quaesquer assumptos que affectem os interesses dos accionistas locaes ou da empresa em geral.

Art. 37. As agencias convocarão os accionistas residentes no paiz em que ellas funccionarem para lhes apresentar o relatorio da directoria, e o balanço geral da companhia, que lhe serão remettidos opportunamente.

Art. 38. As gratificações dos directores serão marcadas na primeira reunião da assembléa geral dos accionistas, e alteradas, segundo as circumstancias, logo depois da conclusão de cada secção da linha ferrea.

A gratificação do presidente corresponderá ao duplo da quantia que se arbitrar a cada director.

Da assembléa geral dos accionistas

Art. 39. A assembléa geral dos accionistas se reunirá uma vez em cada semestre, para lhe ser presente o balanço das contas e relatorio da directoria. O balanço conterá uma demonstração fiel e detalhada do estado da companhia, assim no que toca ao capital como em referencia a todos os itens que o representem : o debito e o credito da companhia ; e demonstração da conta de ganhos e perdas e finalmente todas as explicações que possam orientar os accionistas.

Art. 40. O balanço será submettido á uma commissão especial, sempre que assim requeira qualquer accionista. Poderá além disso algum accionista examinar por si os livros da companhia quer no Rio de Janeiro, quer nas localidades em que hajam agencias.

Art. 41. A assembléa geral será convocada pela directoria por meio de annuncios nas folhas de maior circulação, feitos com antecedencia de 15 dias pelo menos.

Art. 42. A assembléa geral se julgará constituida estando presentes accionistas que representem um quinto das acções em circulação no Rio de Janeiro, quando porém deixem de comparecer accionistas que representem esse numero de acções, a directoria fará nova convocação com as mesmas formalidades da antecedente e com a declaração de

que qualquer numero de accionistas presente constituirá a assembléa geral nessa segunda reunião, o que effectivamente terá logar.

Art. 43. A assembléa geral será presidida pelo presidente da companhia, ou por quem suas vezes fizer; os outros directores formarão a mesa da assembléa geral, servindo de secretario o que fôr designado pelo presidente.

Art. 44. A assembléa geral, convocada e constituida regularmente, representa a totalidade dos accionistas.

Art. 45. Os votos serão contados na razão de 1 por 5 acções até o numero de 20 votos, maximo que poderá representar um accionista por si ou como procurador de outrem.

Art. 46. Os accionistas ausentes podem ser representados por seus procuradores, que deverão tambem ser accionistas da companhia, para poderem votar na assembléa geral.

Art. 47. Os accionistas, para terem voto, deverão ter seus nomes registrados no livro competente, como taes, trinta dias antes da convocação. Sendo permittida a transferencia das acções por simples transmissão, depois de pago integralmente o capital das acções emittidas, só terão direito de votar os accionistas que depositarem suas acções no escriptorio da companhia quinze dias antes da reunião, entregando-se-lhes uma cautela do deposito.

Art. 48. Nenhum accionista terá voto como representante de acções, cujas entradas não tenham sido feitas conforme forem exigidas.

Art. 49. A' assembléa geral compete:

1.° Deliberar sobre qualquer proposta feita pela directoria ou por qualquer accionista.

2.° Nomear um ou mais delegados especiaes para examinarem os negocios da companhia sempre que o julgar conveniente.

3.° Escolher os directores na forma do art. 24.

4.° Autorisar a directoria para contrahir emprestimos, e fixar o modo e condições dos mesmos.

5.° Resolver, sob proposta da directoria ou de algum accionista, sobre a continuação da linha ferrea além dos limites fixados nos contractos celebrados com o governo, bem como a construcção de ramaes, canaes, estradas ordinarias e exploração de minas.

6.° Resolver modificações nos presentes estatutos.

7.° Deliberar sobre a renuncia da garantia de juros por parte do governo.

8.º Decidir sobre o augmento de capital da companhia, além da quantia sobre que o governo garante, um maximo do juro.

9.º Resolver sobre a dissolução da companhia, sua incorporação á outras, venda ou cessão de parte de sua linha.

Art. 50. As decisões em assembléa geral serão tomadas pela maioria de votos representados; porém as decisões de que tratam os §§ 5º, 6º, 7º, 8º e 9º do artigo antecedente, só poderão ser tomadas em assembléa geral expressamente convocada para semelhante fim, e por dous terços pelo menos de votos representados.

Art. 51. A convocação da assembléa geral extraordinariamente será feita com as mesmas formalidades da ordinaria, todas as vezes que a directoria o julgar conveniente a bem dos interesses da sociedade.

Art. 52. A directoria convocará tambem uma assembléa geral extraordinaria, quando lhe fôr requerida, para um fim designado por accionistas que representem uma decima parte do fundo social.

Art. 53. Nas reuniões extraordinarias não será permittida discussão sobre objecto algum estranho ao da convocação.

Art. 54. Todas as resoluções votadas em assembléa geral, de conformidade com os presentes estatutos e com o contracto celebrado com o governo imperial, ligarão a companhia collectiva e individualmente, sem reserva e sem direito de appello.

Do juro das acções, dos lucros, dividendos e do fundo de reserva

Art. 55. Durante a construcção da linha ferrea, os accionistas receberão juros, na razão de sete por cento ao anno, do capital que forem desembolsando.

Art. 56. Promptificada a linha ferrea no todo ou em parte, serão fixadas pela companhia, de accordo com o governo, as taxas do transito. Si os lucros liquidos da companhia não se elevarem a sete por cento ao anno, será a differença preenchida pela garantia prestada pelo governo imperial e pela provincia do Rio de Janeiro, na razão em que tocar a cada um, de sorte que o dividendo aos accionistas nunca seja inferior a sete por cento ao anno.

Art. 57. A direcção da companhia deduzirá dos lucros liquidos uma quantia correspondente a 3/10 por cento sobre

o capital, para empregar em apolices da divida publica ou em acções da companhia, para formar o fundo de reserva que no fim dos 90 annos deve representar o capital da companhia.

Art. 58. Logo que os lucros liquidos excederem a oito por cento ao anno, terá o thesouro nacional e o provincial partilha na metade do excesso, pela forma designada no contracto.

Art. 59. Logo que os lucros liquidos da companhia excederem a 12 por cento ao anno, as taxas sobre o transito deverão ser modificadas pela companhia, de accordo com o governo; devendo começar qualquer diminuição no preço do transito pelos generos destinados á alimentação publica; e em quanto ao preço das passagens, deve a diminuição começar pelos passageiros de 2ª classe.

Palacio do Rio de Janeiro, em 9 de maio de 1855.— *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

Regulamento sobre a desapropriação para a construcção de obras e serviços das linhas ferreas.

DECRETO N. 1664 — de 27 de outubro de 1855

Dá regulamento para execução do decreto n. 816 de 10 de julho do corrente anno sobre as desapropriações para construcção de obras e serviços das estradas de ferro do Brasil.

Hei por bem que, na execução do decreto n. 816, de 10 de julho do corrente anno, que autorisa o governo a estabelecer o processo para a desapropriação dos predios e terrenos que forem necessarios para a construcção das obras e mais serviços pertencentes á estrada de ferro D. Pedro II, e ás outras estradas de ferro do Brasil, e a marcar as regras para indemnisação dos proprietarios dos ditos predios e terras, se observe o regulamento que com este baixa, assignado por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do meu conselho, ministro e secretario de Estado dos negocios do imperio, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1855, 34º da independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

REGULAMENTO PARA EXECUÇÃO DA LEI N. 816 DE 10 DE JULHO DO CORRENTE ANNO.

Art. 1.º As estradas de ferro, autorisadas por lei e decreto do governo imperial, não poderão ser executadas pelos empresarios ou companhias, a quem tiver sido incumbida a sua execução, sem que tenham sido approvadas as respectivas plantas por decreto.

Art. 2.º Pela approvação das plantas por decreto entender-se-hão desapropriadas, em favor dos empresarios ou companhias, incumbidas da construcção das estradas de ferro, todos os predios e terrenos comprehendidos total ou parcialmente, nos planos e plantas das respectivas estradas, que forem necessarios para a sua construcção, estações, serviço e mais dependencias.

Nenhuma autoridade judiciaria ou administrativa poderá admittir reclamação ou contestação contra a desapropriação resultante da approvação das plantas por decreto.

Art. 3.º O empresario ou companhia incumbida da construcção da estrada de ferro, não tomará posse dos terrenos e predios desapropriados, sem que preceda a respectiva indemnisação.

O processo de indemnisação será promovido pelos agentes do empresario ou companhia perante os juizes do civel, onde os houver, e na falta destes, perante os juizes municipaes dos respectivos termos, no caso de não poderem o empresario ou os directores da companhia convencionar amigavelmente com os proprietarios, ou quando estes forem menores ou interdictos, si seus tutores ou curadores não acceitarem as offertas.

Art. 4.º Para se instaurar o processo perante o juiz do civel ou municipal, conforme o disposto no artigo antecedente, o empresario ou agentes da companhia lhe requererão em separado a citação de cada um dos proprietarios, e de seus tutores ou curadores, no caso de serem menores, para effeito de nomearem dous arbitros, que com os dous nomeados pelo empresario ou companhia, e com o designado pelo governo, procedam á avaliação do predio ou terreno, sendo que não queiram aceitar a quantia que o empresario ou agente da companhia deverão offerecer para essa indemnização.

O requerimento deverá ser instruido com os seguintes documentos: 1º, cópia do decreto, que approvou o plano das obras; 2º, cópia da planta especial do terreno ou do predio; 3º, attestado de um engenheiro designado pelo governo, certificando ser o terreno ou predio, de que se tratar, com-

prehendido no plano approvado por decreto imperial, ser exacta a planta, que delle se apresentar ; 4°, declaração dos dois arbitros que nomearem para, com os do proprietario, e o designado pelo governo, procederem á avaliação da indemnização, si a offerta não fôr aceita.

Si se tratar da indemnisação de predio urbano, certidão da decima que tiver sido paga no 2° semestre do ultimo anno financeiro, e no caso de não ter pago decima nesse semestre por não ser devida, certidão da ultima anterior, e da primeira posterior que houver pago.

A companhia da estrada de ferro D. Pedro II fica dispensada da apresentação do documento, de que trata o n. 1° dos processos de indemnisação dos predios e terrenos comprehendidos na 1ª secção da referida estrada contractada pelo governo imperial com Mr. E. Price.

Art. 5.° Os proprietarios ou seos tutores ou curadores, a quem fôr feita a citação, serão obrigados, sob pena de revelia, a declarar dentro de cinco dias, depois da citação, si aceitam ou não a indemnisação offerecida, e no caso de não aceitarem, declararão a quantia que pretenderem e nomearão logo dous arbitros que deverão proceder com os do empresario ou companhia, e o designado pelo governo, á avaliação da indemnisação, si o empresario ou companhia não se conformar com o pedido feito pelo proprietario.

Nos casos de revelia o juiz nomeará os arbitros que competiria ao proprietario nomear.

Art. 6.° Os tutores e curadores dos proprietarios, que os tiverem, serão autorisados por simples despacho do juiz de orphãos a aceitar as offertas da indemnisação que acharem uteis a seus tutelados ou curados.

Art. 7.° Si o offerecimento do empresario ou companhia ou pedido do proprietario for aceito, recebida por este a quantia ou depositada, si recusar ou não puder recebel-a, o juiz do civel ou o municipal mandará passar em favor do empresario ou companhia mandado de posse, que será executado, sem embargo de quaesquer embargos e servirá de titulo ao empresario ou companhia.

Art. 8.° Si nem o offerecimento do empresario ou companhia nem o pedido do proprietario fôr acceito, os arbitros nomeados se reunirão sob a presidencia do juiz, a que se refere o art. 3° no dia e hora fixados por este, e em sua presença farão a avaliação da indemnisação devida, observadas as regras dos arts. 12 e 13.

Art. 9.° Feita a avaliação e recebida pelo proprietario a sua importancia ou depositada, si recusar, ou não puder re-

cebel-a, mandará o juiz passar mandado de posse na forma do art. 7.°, si as indemnisações não excederem as offertas do empresario ou companhia ; as partes que tiverem recusado pagarão as custas do processo, si, porém, forem superiores, será o empresario ou companhia condemnado nas custas.

Art. 10. As pessoas que forem nomeadas arbitros pelo empresario ou companhia ou pelos proprietarios não poderão recusar o encargo, salvo sendo empregado publico ou tendo algum impedimento dos declarados no art. 8° do decreto n. 806.

Art. 11. Os arbitros, que não forem excusos pelo juiz, e que não comparecerem no dia fixado á avaliação dos predios e terrenos desapropriados, poderão ser compellidos a cumprir seu dever com multa atè 50$, e prisão atè 8 dias. As multas e prisão serão ordenadas pelo juiz administrativamente, revertendo as multas em favor da respectiva municipalidade.

Art. 12. Para proceder á avaliação das indemnisações dos terrenos que não forem quintas das casas sujeitas ao pagamento da decima, os arbitros observarão as seguintes regras:

1.ª As indemnisações não poderão ser em caso algum inferiores ás offertas do empresario ou agente da companhia, nem superiores ás exigencias dos proprietarios.

2.ª Si os terrenos ou predios, que houverem de ser desapropriados sómente em parte, ficarem reduzidos a menos da metade de sua extensão, ou ficarem privados das serventias necessarias para uso e goso dos terrenos e predios não comprehendidos na desapropriação, ou ficarem muito desmerecidos do seu valor pela privação de obras e bemfeitorias importantes, serão desapropriados e indemnisados no seu todo, si assim requererem os seus proprietarios.

3.ª Serão fixadas indemnisações em favor de cada uma das partes, que as reclamarem sob titulos differentes.

No caso de usufructo, porém, uma só indemnisação será fixada em attenção ao valor total da propriedade, e o usufructuario e o proprietario excecerão seus direitos sobre a quantia fixada.

4.ª Os arbitros attenderão á localidade, ao tempo, ao valor em que ficar o resto da propriedade, ao damno que provier da desapropriação, e á quaesquer outras circumstancias que influam no preço; porém as construcções, plantações e quaesquer bemfeitorias feitas na propriedade, depois de conhecido o plano das obras, e com o fim de elevarem a indemnisação, não deverão ser attendidas.

5.ª As partes ou os seus procuradores poderão apresentar suas observações resumidamente, e os arbitros poderão ouvir

os peritos que julgarem conveniente, fazer vistorias nos lugares ou delegar para este fim um ou alguns dos seus membros.

Art. 13. Para a avaliação das indemnisações dos predios sujeitos á decimas serão observadas as seguintes regras:

1.ª Nenhuma indemnisação poderá ser menor do que o valor de 20 annos do rendimento do predio, devendo ser calculado este rendimento pela decima que houver pago no ultimo semestre immediato áquelle, em que houver de verificar-se a desapropriação; e no caso de não ter pago decima neste semestre, pela certidão da que pagou no semestre anterior. Si não houver pago decima no referido semestre, regular-se-ha o preço sómente pela ultima decima paga, salvo o caso de se haverem feito no predio obras importantes depois desse pagamento.

2.ª Nenhuma indemnisação será elevada a maior quantia do que importarem os ditos 20 annos de rendimento calculado pela decima, e mais 10 °/₀ dessa importancia, si o referido predio estiver alugado, e os proprietarios forem maiores; si, porém, forem menores ou morarem nos predios que tiverem de ser indemnisados, ou forem corporações de mão morta, ou os predios estiverem no ultimo caso da regra 1ª, a indemnisação poderá ser elevada até 20 °/₀ acima dos 20 annos de rendimento calculado pela decima. Si os predios forem de corporações que não paguem decima, ou pertencerem ao Estado, e não estiverem comprehendidos na disposição da 2ª parte do § 1º do art. 1º do decreto de 26 de junho de 1852, a avaliação se fará, no 1º caso sobre a base do aluguel do predio com a porcentagem devida, a juizo dos arbitros, não exedendo a 20 °/₀, e no 2º caso será a avaliação feita por estimativa, precedendo informação de dous engenheiros e dous mestres de obras designados pelo juiz do civel.

3.ª A indemnisação dos predios, que estiverem situados em localidades não sujeitas ao imposto da decima será feita segundo a avaliação, a que se proceder sobre a base do seu aluguel com a porcentagem devida, a juizo dos arbitros, não excedendo a 20 °/₀.

4.ª A indemnisação daquelles a que por seu destino especial não puderem ser applicadas as regras dos paragraphos anteriores, será feita segundo as regras estabelecidas para os terrenos no art. 12.

Art. 14. Os proprietarios dos terrenos e predios, pelos quaes devam passar as estradas de ferro autorisadas pelo corpo legislativo e concedidas a empresarios ou companhias pelo governo imperial, não poderão impedir que esses terrenos ou predios sejam examinados e percorridos pelos enge-

nheiros encarregados do levantamento dos planos e plantas das estradas.

Os empresarios ou companhias e seus engenheiros poderão recorrer ás autoridades administrativas ou policiaes no caso de recusa dos proprietarios.

Fica, porém, entendido que terão os ditos proprietarios o direito de ser indemnisados do valor de quaesquer bemfeitorias, que tenham sido destruidas ou damnificadas por esses exames.

Palacio do Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1855.— *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

2ª VIA — 3ª SECÇÃO

RIO DE JANEIRO — MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO IMPERIO EM 6 DE DEZEMBRO DE 1855.

Tendo levado á presença do governo imperial o officio que Vm. me dirigiu com a data de 10 do mez proximo passado, consultando em nome dessa directoria sobre o modo porque deve ser entendida a disposição do art. 13 do regulamento de 27 de outubro ultimo, na parte em que se estabelecendo as regras para a desapropriação dos predios sujeitos á decima urbana se toma por base para limitar as indemnisações daquelles que effectivamente a pagam—o *rendimento calculado pela decima*, é para os que são isentos do imposto o seu aluguel; pede que se fixe o sentido daquellas palavras — *rendimento calculado pela decima*, cumpre-me declarar-lhe, de ordem do mesmo governo, que sendo claro e não podendo, portanto, ser objecto de duvida que as sobreditas palavras se referem ao aluguel liquido do valor da decima porque é este, como Vm. bem ponderou no seu citado officio, o verdadeiro rendimento que percebe o proprietario, visto que a decima é uma imposição que, pelo facto da alienação da propriedade em que é lançada, vae recahir sobre o novo dono, não ha necessidade de dar-se interpretação alguma ao referido art. 12.

O que communico a Vm. para seu conhecimento, afim de o fazer constar á directoria a que preside.

Deus guarde a Vm.— Sr. vice-presidente da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II.— *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

DECRETO N. 1734—de 17 de março de 1856

Estabelece que a Companhia da Estrada de ferro D. Pedro II forme um fundo de reserva.

Attendendo ao que me foi representado pela directoria da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, em virtude da deliberação tomada pela assembléa geral dos accionistas, sobre a conveniencia de se estabelecer um fundo de reserva : hei por bem approvar as seguintes disposições propostas pela mesma assembléa geral, que serão consideradas como parte integrante dos estatutos que baixaram com o decreto n. 1599, de 9 de maio do anno findo.

— A directoria da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II applicará, desde já, para a formação de um fundo de reserva, uma quantia correspondente a um decimo por cento ao anno das acções emittidas.

Desde que os lucros da companhia se elevarem entre sete e um decimo e oito por cento ao anno, este fundo de reserva será augmentado até corresponder a tres decimos por cento sobre o capital.

O producto desta verba será empregado como melhor convier, ou em acções da mesma companhia, ou em titulos do governo, sendo do mesmo modo applicados os seus juros semestraes.

O fundo assim constituido deverá ser applicado para occorrer ás necessidades extraordinarias provenientes de força maior, não comprehendidas no contracto feito com o governo imperial ; mas em nenhum caso poderá ser applicado ao pagamento das multas que a companhia houver de soffrer.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do meu conselho, ministro e secretario de Estado dos negocios do imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em dezesete de março de mil e oitocentos e cincoenta e seis, trigesimo quinto da independencia e do Imperio. Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador. *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

Regulamento sobre a segurança, policia e conservação das estradas de ferro em trafego.

DECRETO N. 1930—de 26 de abril de 1857

Approva o Regulamento para a fiscalisação da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, em virtude do § 14 do art. 1º do decreto n. 641, de 26 de junho de 1852.

Em virtude do § 14 do art. 1º do decreto n. 641, de 26 de junho de 1852, Hei por bem Approvar o Regulamento

para a fiscalisação da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, o qual com este baixa, assignado por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 26 de abril de 1857, 36º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

REGULAMENTO

CAPITULO I

Construcção e conservação

Art. 1.º As estradas de ferro servidas por locomotivas, ou sejam administradas pelo Estado, ou por companhias anonymas, ou por qualquer individuo ou corporação, são vias publicas, e como taes sujeitas ás regras geraes da legislação concernentes ao arruamento, esgoto das aguas, edificação lateral e quaesquer outras na parte em que não forem contrariadas pelas disposições do presente regulamento.

Art. 2.º Qualquer destas estradas será cercada de ambos os lados em toda a sua extensão.

Art. 3.º Na cidade do Rio de Janeiro e nas capitaes das provincias, até meia legua além do ponto que fôr designado pelo governo, e dentro das villas atravessadas, se farão cercas ou muros, que não deixem passagem a um homem.

Exceptua-se o caso em que seja indispensavel percorrer longitudinalmente uma rua publica, porque então será o transito sujeito ás regras especiaes que o governo julgar conveniente prescrever.

Art. 4.º Fóra dos limites do artigo antecedente far-se-hão vallas ou cercas capazes de vedar a passagem a bois ou cavallos.

Onde se fizerem cercas, serão de preferencia as vivas de espinho de qualquer especie que a administração da companhia mandará dobrar pelo menos uma vez cada anno, sob as penas impostas nas posturas municipaes da côrte para os que não cumprem semelhante obrigação em seus terrenos.

Art. 5.º Nas divisas de terreno occupado por uma estrada de ferro ninguem poderá edificar sinão muro ou parede sem porta ou janella; deixar beirada de telhado para a parte da estrada de ferro; nem correr para esta as aguas pluviaes que cahirem sobre o mesmo telhado.

Art. 6.º [illegible] a [illegible] do terreno e a sua orientação [illegible] prejudicarem as edificações lateraes por causa da [illegible] a administração da estrada de ferro terá o direito de marcar a maxima altura dos muros divisorios, não excedendo de tres braças a minima distancia delles em que possa qualquer levantar predios ou plantar arvores de grande crescimento.

Do juizo da administração, quando offender a propriedade de alguem, haverá recurso para o juizo arbitral, e da decisão deste para o governo na côrte e para o presidente nas provincias.

Art. 7.º Sempre que qualquer pessoa tiver de edificar muro ou parede nas divisas da estrada de ferro, compete á administração desta marcar o arruamento.

Art. 8.º As disposições dos arts. 5º e 6º não vedam a conservação dos predios anteriormente existentes.

Comtudo, quando estes se houverem de reedificar, terá a administração da estrada o mesmo direito que compete ás camaras municipaes para regularisar as construcções.

Art. 9.º As referidas disposições são sómente applicaveis ás estradas de ferro propriamente ditas.

As estações, os armazens e mais dependencias ficam sujeitos ao direito commum em relação aos visinhos confrontantes.

Art. 10. As estradas de ferro não poderão impedir a navegação dos rios ou canaes, nem a circulação de quaesquer vias publicas, que de facto prestassem servidão ao tempo da concessão de qualquer estrada de ferro, ou de outras que para o futuro se abrirem, satisfeitas, porém, as clausulas dos artigos seguintes.

Art. 11. As pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada, podendo, porém, ser obrigados os donos dos barcos a arriar os mastros, si assim o exigir a altura das pontes, que serão fixas.

Art. 12. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos, existentes ao tempo da concessão, podem ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, ao nivel; construindo-se, porém, por conta da companhia ou pessoa a quem pertence a estrada de ferro as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despezas com os signaes e guardas que forem precisos para os portões durante o dia e a noite. Terá neste caso a administração da estrada o direito de alterar a direcção das ditas ruas ou caminhos pu-

blicos, com o fim de melhorar os cruzamentos, ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do governo, e salva a disposição do § 11 do art. 1º da lei de 26 de junho de 1852.

Art. 13. As vias publicas que se abrirem depois da concessão de uma estrada de ferro poderão atravessal-a superior ou inferiormente, ou quando fôr absolutamente indispensavel, ao nivel, comtanto que não lhe imponham o onus das obras necessarias, nem qualquer outra despeza.

Os cruzamentos ao nivel não se poderão estabelecer sem o consentimento expresso da administração das estradas de ferro, de cujas decisões haverá o recurso do art. 6º.

Art. 14. Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias ordinarias, o governo terá o direito de marcar a altura dos vãos do viaducto, a largura destes e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior, ouvindo sempre a administração da estrada de ferro.

Art. 15. Si o cruzamento fôr de duas estradas de ferro, a de mais moderna concessão ficará sujeita aos mesmos onus que as estradas ordinarias novamente abertas.

Art. 16. Em todos os cruzamentos de nivel haverá portões de um e outro lado.

Nos cruzamentos com as estradas publicas fecharão habitualmente a estrada de ferro, abrindo-se sómente para darem passagem aos comboios.

Serão construidos e collocados de modo que fechem a estrada publica até a passagem dos comboios, apenas fôr avistado ou esperado qualquer trem.

Art. 17. Nos cruzamentos de caminhos do uso particular serão assentados sobre estes os portões ou cancellas, abrindo-se para a parte dos terrenos as que derem communicação.

Art. 18. A administração da estrada de ferro poderá recusar passagens sobre os trilhos, quando assim julgar conveniente, a particulares, e fechar as que tiver [illegible] comtanto que pague as devidas indemnizações, ou [illegible] terrenos privados de servidão.

Da recusa, porém, permittida neste [illegible] curso do art. 6º, com effeito suspensivo.

Art. 19. Sempre que uma estrada [illegible] cruzar ao nivel uma rua ou estrada ordin[illegible] poderão ter mais de uma pollegada de [illegible] da rua; em taes circ[illegible]ncias se [illegible] subindo ou descendo [illegible] nunca [illegible] que 5 % [illegible]ndo [illegible] declive [illegible] vez qu[illegible]

Art. 20. A administração de uma estrada de ferro será sempre obrigada a dar esgoto ao leito da estrada e valletas lateraes.

Os donos dos terrenos contiguos não poderão embaraçar o mesmo esgoto, nem vedar que para conserval-o se façam em seus terrenos as obras necessarias.

Os que interceptarem ou destruirem qualquer destes esgotos, além de restabelecel-os á sua custa, soffrerão a multa de 20$000.

Art. 21. Quando o leito da estrada fôr superior aos terrenos lateraes, a administração providenciará para que nos ditos terrenos não fiquem estagnadas mais aguas do que antes de construir-se a estrada de ferro.

Os interessados poderão compellir civilmente á administração da estrada de ferro ao cumprimento deste preceito.

Art. 22. Sendo os carris assentados em aterro, nenhuma excavação se poderá fazer em distancia menor do que a altura do aterro, contada esta distancia do pé do talude.

Exceptuam-se os aterros de 30 palmos e dahi para cima, para os quaes a minima distancia das excavações poderá ser sempre de 30 palmos.

Penas: multa de 50$ além da obrigação de obstruir as excavações.

Art. 23. A menos de 50 braças de distancia de cada um dos carris exteriores da estrada de ferro, ninguem poderá depositar materias inflammaveis, nem construir casas cobertas de sapé, folhas de palmeira, casca de páo ou de qualquer substancia inflammavel.

As que já existirem serão reformadas ou mudadas mediante indemnização.

Os infractores não terão direito a reclamação alguma, em caso de incendio ou explosão produzida por faiscas da fornalha da machina, e serão responsaveis civil e criminalmente pelo damno causado por taes incendios ou explosões.

Art. 24. Exceptuam-se das regras precedentes os depositos provisorios de productos agricolas no tempo de colheita. Ainda neste caso, porém, incumbe aos donos acautelar-se contra o incendio casual produzido pelas faiscas da fornalha da locomotiva, não podendo por tal motivo ter direito á indemnisação alguma.

Art. 25. A administração da estrada de ferro fará derribar as mattas, ou arvores que houver em terrenos devolutos, na distancia de 10 braças de um e outro lado da estrada.

Quando os terrenos forem occupados por particulares, procurará entender-se amigavelmente com estes, recorrendo á desapropriação, si não quizerem chegar a accordo.

Art. 26. E' prohibido:

1.º Fazer casas em logares de onde as chuvas possam levar as terras para as valletas de esgoto da estrada de ferro.

2.º Atulhar as valletas por qualquer modo.

3.º Encaminhar para a estrada de ferro aguas pluviaes ou quaesquer outras.

4.º Vedar de qualquer modo o escoamento da estrada de ferro.

5.º Depositar materiaes ou outros objectos quer na estrada de ferro, quer em logares donde possam correr ou rolar para ella.

6.º Plantar arvores, cujas ramagens cubram qualquer porção do recinto da estrada de ferro.

7.º Deixar animaes mortos á flor da terra a menos de cem braças de distancia dos trilhos exteriores.

Penas: multas de cincoenta mil réis e obrigação de reparar o damno causado.

Art. 27. E' tambem prohibido, e se reputará crime, ainda que do damno causado não resulte desastre:

1.º Introduzir de proposito animaes dentro do terreno occupado pela estrada de ferro.

2.º Cortar as cercas para lenha ou qualquer fim, sem que seja na épocha de dobral-as, e sempre em presença de um guarda da estrada.

3.º Arrancar a gramma ou outras plantas dos taludes.

4.º Derribar os postes e marcos.

5.º Destruir no todo ou em partes qualquer obra pertencente á estrada de ferro.

Penas: multa de cem mil réis, além das mais em que incorrerem segundo o Codigo Criminal.

Art. 28. Não estando murados ou edificados os terrenos lateraes á estrada de ferro, poderá a administração desta por occasião de reparos depositar temporariamente materiaes nos ditos terrenos e tirar os de que carecer durante as obras que estiver fazendo, comtanto que indemnise os prejudicados por qualquer damno causado.

CAPITULO II

Policia das estradas de ferro e suas dependencias

Art. 29. Nenhuma estrada de ferro será aberta ao transito publico sem ter-se préviamente reconhecido por exame mandado fazer pelo governo na côrte, e pelos presidentes nas provincias, que offerece a devida segurança.

Art. 30. Todas as regras policiaes estabelecidas para as estradas de ferro, ou seja nos regulamentos do governo ou nos da respectiva administração devidamente approvados, comprehenderão, além da estrada de ferro propriamente dita, os taludes, cavas, fossos, caminhos lateraes, desvios, estações, armazens, cercas vivas, muros, pontes de embarque, officinas, depositos e quaesquer obras de que dependa o trafego da linha ferrea.

Art. 31. Ao entrar em serviço uma estrada de ferro deverá a respectiva administração apresentar ao governo uma planta descriptiva de toda a linha e obras accessorias, a qual será depositada nos archivos publicos.

Por esta planta se resolverão quaesquer duvidas que na pratica possa offerecer a execução do artigo antecedente e dos seguintes.

Art. 32. As estradas de ferro e as suas dependencias assignaladas na planta não serão sujeitas á policia municipal.

O governo imperial as fará inspeccionar e punir as infracções pelos meios definidos neste regulamento.

Art. 33. Todas as pessoas e vehiculos que entrarem nas estações ou pateos ou em qualquer ponto dos terrenos pertencentes á estrada de ferro, ficarão sujeitos, emquanto ahi permanecerem, aos regulamentos e instrucções concernentes ao serviço e policia das estradas de ferro.

Art. 34. Nenhuma infracção do regimen das estações e dos carros, commettida por estranhos, será punida senão depois que o infractor fôr advertido com palavras urbanas sobre a regra a que deve sujeitar-se, e desprezar a advertencia.

Art. 35. Em todas as salas de espera das estações estará patente, em logar bem accessivel á vista, um quadro contendo em typos bem legiveis os arts. 33 e 34.

Art. 36. Haverá sempre no escriptorio de cada estação um ou mais exemplares do presente regulamento, de todas as instrucções concernentes ao serviço e policia da estrada de ferro, que poderão ser examinados e consultados por qualquer pessoa; não tendo, porém, esta o direito de o levar comsigo sob nenhum pretexto, nem mesmo para as salas contiguas.

Cada chefe de comboio terá igualmente um exemplar de que fará o uso que entender conveniente para evitar as infracções e cuja leitura permittirá aos viajantes que o exigirem.

Art. 37. Extracto do mesmo regulamento e instrucções serão fornecidos aos machinistas, foguistas, guarda-freios, guardas da estrada, e quaesquer agentes ou empregados da estrada na parte concernente ás funcções de cada um.

Art. 38. Desde o pôr do sol até a chegada ou passagem do ultimo comboio haverá nas estações luzes exteriores, quer da parte dos trilhos quer da entrada do publico.

Haverá tambem luzes nas passagens ao nivel das estradas publicas, sempre que fôr necessario.

Art. 39. As horas de partida e chegada de cada comboio e da passagem pelas estações intermedias, serão annunciadas repetidas vezes e affixadas em editaes em todas as estações.

Não poderão ser alteradas sem aviso ao publico com antecipação de oito dias, pelo menos.

Exceptuam-se os casos em que o contrario exigir a segurança publica, nos quaes a administração da estrada se submetterá ás modificações que forem ordenadas pelo governo na Côrte, e pelos presidentes nas provincias.

Art. 40. Qnalquer estrada de ferro deverá manter um guarda em cada cruzamento de via publica ao nivel.

Onde forem longos os intervallos destes cruzamentos haverá maior numero de guardas, de sorte que não esteja a cargo de cada um mais de mil e quinhentas braças de via ferrea.

Nas visinhanças das grandes povoações a extensão de braças poderá ser reduzida ao limite que o governo marcar.

Art. 41. As obrigações dos guardas, seus distinctivos, os signaes que devem empregar, as multas e mais penas, em que poderem incorrer pelas infracções que commetterem, serão definidos em regimento especial approvado pelo governo.

Art. 42. Ninguem poderá parar nos cruzamentos ao nivel nem entrar no recinto da estrada de ferro senão os empregados da estrada, exercendo suas funcções, e as autoridades, nos mesmos casos em que podem entrar nas casas particulares.

Pena: 5$ de multa.

Em qualquer destas excepções os dous guardas mais proximos arvorarão immediatamente o signal de pararem os trens para evitar-se o perigo.

Art. 43. Todos os empregados de uma estrada de ferro usarão de um distinctivo bem visivel, tendo no braço os que servirem nas estações, e nos chapéos os que andarem nos comboios ou estacionarem na estrada.

Os guarda-freios dos comboios e os simples guardas andarão armados de sabre; o chefe do comboio sómente poderá trazer arma de fogo.

Art. 44. A administração de qualquer estrada de ferro terá o direito de reter os animaes que se encontrarem no recinto cercado da estrada até que lhe sejam pagas a multa e

despezas; e quando estas cubram o valor do animal, o de fazel-o vender em leilão publico para seu pagamento.

Art. 45. Ninguem, nem a propria administração, póde dar ou vender licença para servidões em sentido longitudinal da estrada de ferro.

Si alguma se abrir abusivamente, não se poderá, para conserval-a, allegar-se a posse, embora de anno ou de mais.

Art. 46. Nas passagens estabelecidas para commodidade de um só proprietario, ou ainda de um proprietario e seus aggregados ou arrendatarios, a via ferrea está sempre livre, e os portões fechados, abrindo-se estes e tornando-se a fechar, excepto nas horas prohibidas, a cada individuo ou vehiculo que tiver de atravessar a estrada de ferro.

Art. 47. A administração da estrada não será obrigada a manter guardas nas passagens a que se refere o artigo antecedente.

O proprietario, a quem fôr concedida a passagem, póde possuir duas ou mais chaves dos portões, e entregal-as a quem lhe parecer, comtanto que seja o mesmo proprietario o unico responsavel pelas infracções dos regulamentos.

Art. 48. A cada proprietario, que tiver uma passagem ao nivel, se dará nota por escripto das horas em que fôr prohibido o transito atravez da via ferrea.

Pena: 50$ de multa por infracção.

Art. 49. Todo o occupante de um terreno (seja ou não sua propriedade) que confinar com a estrada de ferro e estiver della separada por cerca de espinhos por elle feita para seu uso, é obrigado a dobral-a uma vez por anno.

Na epoca propria o guarda do districto o avisará, e não se começando o serviço em tres dias, o participará ao chefe da estação mais proxima, o qual fará por escripto segunda intimação, marcando o prazo de cinco dias.

Art. 50. Findo o segundo prazo, terá a administração da estrada o direito de mandar fazer o serviço por conta do omisso e de cobrar delle executivamente a despeza que com isto fizer.

Art. 51. Os ramos e galhos cortados serão todos lançados para a parte do dominio particular, ao qual pertencerão, salvo si a cerca tiver sido feita pela administração da estrada de ferro.

Art. 52. Penetrando no recinto da estrada ou parando nos cruzamentos qualquer pessoa extranha, salvas as excepções do art. 42, o guarda que a avistar, ainda que esteja no districto do outro, advertil-a-ha com palavras urbanas para que saia e não sendo attendido, a prenderá.

Art. 53. Igualmente deverá qualquer guarda prender, quando o puder fazer dentro do recinto da estrada de ferro, ao infractor dos arts. 26 e 27.

Art. 54. O guarda, que nestes casos effectuar uma prisão, conduzirá o preso á estação mais proxima, si a distancia e o tempo o permittirem, sem prejuizo de outros deveres a seu cargo. No caso contrario, o entregará ao chefe do primeiro comboio que passar, o qual deverá conduzir até aquelle ponto.

Art. 55. O administrador da estação, ouvindo em presença de dous empregados a parte verbal da pessôa que conduzir o infractor, a reduzirá a termo assignado por elle e pelos referidos dous empregados, com o qual procederá na fórma do art. 57 ou 59.

Art. 56. Não podendo prender o infractor, o guarda tomará notas do que occorrer para participar na occasião e pela fórma que lhe prescrever o seu regimento.

Art. 57. O infractor, que fôr preso por um guarda, será posto em liberdade si quizer pagar na estação, a que fôr conduzido ou remettido, a multa em que incorreu, e, sendo esta arbitrada entre limites, o minimo da estabelecida pelo regulamento.

Art. 58. Em caso de abuso da parte dos guardas, os prejudicados pagarão a multa para se libertarem do constrangimento, mas terão direito contra os ditos guardas á quaesquer acções civis ou criminaes estabelecidas pelas leis do paiz, devendo, além disto, a administracção restituir a multa, sempre que a tiver recebido.

Este direito prescreve no prazo de seis mezes.

Art. 59. Os que recusarem pagar as multas, serão remettidos com o termo, de que trata o art. 55, á autoridade policial mais proxima, a qual procederá como fôr de direito.

Art. 60. Da conducção destes presos poderão ser encarregados os guardas armados, mas nunca se empregarão cordas ou ferros.

Art. 61. Todos os objectos esquecidos pelos viajantes nas estações ou nos carros, não sendo reclamados no prazo de tres dias, serão remettidos á estação que existir na séde da administração central, e virão acompanhados de informação escripta do dia e logar em que foram achados.

Art. 62. Estes objectos serão recolhidos a um deposito, e registrados em livro especial, rubricado na forma do art. 55.

Art. 63. De tres em tres mezes se pnblicará a lista dos objectos existentes no deposito, e os que não forem reclamados em

dez dias, da data do annuncio serão remettidos ao deposito publico onde a seu respeito se procederá segundo a legislação concernente aos bens do evento.

Art. 64. O mesmo destino terá no prazo de seis mezes todo o volume conduzido a frete e não reclamado.

Art. 65. Exceptuam-se das disposições precedentes o volume não reclamado ou objecto esquecido que forem responsaveis por pagamento de frete; neste caso a administração terá direito de vender em hasta publica, no fim de seis mezes, o dito volume ou objecto, e, deduzido o frete, seguir-se-ha a respeito do restante o disposto no final do art. 63.

CAPITULO III

Inspecção e fiscalisação do trem rodante

Art. 66. Nenhuma locomotiva poderá entrar em serviço sem que passe pelos exames e experiencias que a engenharia aconselhar, em presença do engenheiro fiscal do governo, ou de quem o mesmo goveno determinar, o qual terá o direito de exigir repetição dos ensaios, ou outros que julgar necessarios.

Art. 67. A opposição por escripto do engenheiro fiscal ou de pessoa commissionada, segundo o artigo antecedente, que assistiu á experiencia, suspende o emprego da locomotiva; mas a administração da estrada póde exigir nova experiencia em presença de arbitros, que dicidirão sem appellação.

Art. 68. Será aberto a cada locomotiva um registro especial, do qual conste a data em que começou a trabalhar, o seu custo, a despeza que costuma a fazer por dia ou por viagem, o numero de leguas que anda, a qualidade, o tempo e o custo dos concertos que tem tido e todas as circumstancias que occorrerem da duração na machina.

Art. 69. Ninguem, excepto o machinista e o foguista, poderá subir a locomotiva ou ao carro das provisões (tender) sem licença escripta de quem dirigir como chefe a circulação da estrada.

Exceptuam-se o engenheiro fiscal do governo ou quem suas vezes fizer, declarando os motivos ao chefe do comboio.

Art. 70. Cada comboio será movido por uma só locomotiva, excepto nas rampas que possam exigir machinas de reforço.

Art. 71. A locomotiva ou locomotivas marcharão sempre na frente do comboio; e só poderão ir na retaguarda ou empurrando os carros nas manobras das estações, em caso de

accidentes, ou por motivos imperiosos e imprevistos. Nestes mesmos casos só poderão ir por esta fórma até a linha de desencontro (Jornot) mais proxima, e a velocidade nunca excederá de duas leguas por hora.

Art. 72. Nos comboios haverá um chefe a que obdecerão todos os outros empregados. Haverá tambem, pelo menos, um machinista e um foguista para cada machina.

Art. 73. Deverá haver, pelo menos, um guarda-freio por cada trem de seis carros, dous por trem de sete a 12, tres por trem de 19 a 24, cinco para 25 carros, e assim por diante.

Art. 74. Cada comboio deverá conter carros das tres classes de viajantes em numero sufficiente, a juizo do engenheiro fiscal do governo, sem que todavia o numero de vehiculos do comboio exceda ao maximo que o governo marcará, quando lhe fôr apresentada a planta da estrada de que trata o art. 31.

Art. 75. Nenhum comboio se moverá sem levar a ferramenta e os sobresalentes necessarios para pequenos reparos occorrentes.

Art. 76. De noite a locomotiva terá um lampeão ou pharol de côr, que facilmente se distinga de qualquer luz ordinaria.

Estes e outros signaes, de qualquer natureza que sejam, constarão de um regimento proposto pela administração e approvado pelo governo, sem cujo accôrdo não poderão ser alterados.

Art. 77. Cada carro de viajantes deverá conter:

Exteriormente a indicação da classe, numero do carro e nome da companhia proprietaria.

Interiormente, em caracteres bem legiveis, a lotação e uma instrucção resumida das principaes regras a que devem sujeitar-se os viajantes.

Art. 78. O assento para cada pessoa não terá menos de dous palmos de largura e dous e meio de fundo.

Em cada carro ou compartimento de carro haverá luz nas viagens de noite.

Art. 79. Nos comboios que conduzirem viajantes será absolutamente prohibido transportar substancias sujeitas a explosão ou facilmente inflammaveis.

Os que infringirem esta disposição, occultando taes materias, ficarão responsaveis civil e criminalmente por todos os accidentes que d'aqui resultarem.

Art. 80. O governo poderá exigir que no logar do deposito das machinas haja constantemente um carro com todos os

instrumentos e preparos que forem necessarios para occorrer promptamente a qualquer accidente ; e bem assim machinas de soccorro ou de reserva, em estado de poderem immediatamente partir, nos pontos em que forem designados pela administração. A esta incumbe estabelecer as regras que se deverão seguir nos casos de pedidos de soccorro, e de partida das machinas para prestal-os.

Art. 81. O governo na côrte ou os presidentes nas provincias, todas as vezes que julgarem convenientes, poderão mandar instituir exames sobre as locomotivas e sobre todo o trem rodante da estrada de ferro.

CAPITULO IV

Circulação das estradas de ferro

Art. 82. Qualquer passageiro terá direito ao lugar cujo bilhete houver comprado.

Si por não chegarem os lugares, ou por outra circumstancia filha de culpa da administração, achar-se aquelle sem o seu lugar, soffrerá esta uma multa igual a dez vezes o valor do bilhete.

Art. 83. No preço do transporte do viajante se comprehenderá o das suas bagagens, comtanto que não tenham peso maior de tres arrobas, e um volume excedente de 12 palmos cubicos.

Passando deste peso o volume a administração da estrada poderá cobrar o respectivo frete.

O enfardamento das bagagens de mais de um passageiro em um só volume não dará a este o direito de exceder os limites do artigo antecedente.

Art. 84. Si o viajante ao comprar o bilhete declarar que leva na bagagem dinheiro, joias, pedras preciosas, ou quaesquer objectos notoriamente excedentes em valor aos que commummente constituem a bagagem propria de um viajante, a administração terá direito de verificar a exactidão do manifesto, ficando responsavel pelos valores manifestados.

Art. 85. Em falta da declaração precedente a administração responderá pelas bagagens, mas, perdida alguma, a estimação para a paga só comprehenderá objectos do uso ordinario dos viajantes, e não outros valores não manifestados, embora se prove que existiam.

Art. 86. Si a administração vender para a mesma hora bilhetes que excedam as faculdades do comboio, será obrigada a fazer partir outro comboio sem mais demora do que a indis-

pensavel á policia da estrada e a segurança do transito; não o fazendo ficará sujeito á comminação do art. 82.

Art. 87. Nenhum comboio poderá partir de uma estação sem que o machinista examine com muita particularidade o estado da locomotiva, dos carros de provisões e dos freios, e em geral o de todos os outros carros.

Art. 88. Não se dará signal de partida antes de se fecharem as portinholas.

O dito signal se repetirá dous minutos depois, e só então se porá o comboio em movimento.

Art. 89. No intervallo entre o 1º signal de partida e o definitivo ninguem poderá entrar ou sahir dos carros, excepto por força maior, retardando-se neste caso o ultimo signal.

Art. 90. Salvo o caso de força maior, nenhum comboio deverá parar senão nos pontos annunciados ao publico.

A parada onde houver desvios nunca será na via destinada á circulação dos trens.

Art. 91. A velocidade dos carros será diminuida 300 braças antes de qualquer cruzamento ao nivel, ou de qualquer ponto de parar, por fórma quo o comboio possa parar completamente antes de chegar a qualquer dos dous pontos, si assim o exigirem as circumstancias.

Nas estações a diminuição deverá ser tal que as machinas em regra precisem de novo impulso para chegarem ao logar do desembarque.

Art. 92. Em qualquer estrada de ferro deverá haver um regimento de signaes approvado pelo governo.

Além do telegrapho electrico e dos signaes usados nos comboios, se empregarão signaes fixos na entrada das estações, nos cruzamentos ao nivel de ruas publicas, nas bifurcações e em todos os pontos que pela maior possibilidade de accidentes se puderem considerar perigosos.

Art. 93. O governo terá sempre o direito de exigir precauções especiaes para as fortes rampas e longos subterraneos.

Art. 94. Nenhum comboio de viajantes poderá exceder em velocidade a cinco leguas por hora, nem os de mercadorias a tres. Esta velocidade, porém, poderá ser elevada com consentimento do governo.

Art. 95. Onde os trilhos forem assentados ao longo de uma rua, franca ao transito ordinario, a velocidade não excederá a duas leguas por hora, ou seja motor o vapor, ou a força animal.

Art. 96. A pessoa que de proposito collocar sobre os carris algum estorvo ou destruir qualquer parte essencial da

estrada, ou por qualquer modo provocar accidentes, ainda que estes sejam evitados por acto alheio à vontade do delinquente, soffrerá a pena de prisão de um a oito annos, além da reparação do damno causado á estrada de ferro.

Si, porém, resultarem contusões, ferimentos, ou mortes, além de soffrer as penas decretadas neste artigo, será processado como autor de taes contusões, ferimentos ou mortes.

Art. 97. A pessoa que para qualquer fim derrubar mattas nas vizinhanças da estrada de ferro deverá fazel-o de modo que não obstrua os trilhos.

O infractor será sujeito ás comminações do artigo antecedente.

Art. 98. Si algum dos crimes de que tratam os dous artigos antecedentes fôr commettido por uma reunião de pessoas que constitua sedição, rebellião ou insurreição, serão por ella puniveis como autores tambem os que o forem por qualquer destes crimes, embora o fim delles fosse diverso.

Art. 99. Os empregados que por omissão ou negligencia derem causa a accidentes, si destes não resultarem ferimentos ou mortes, serão punidos com as penas estabelecidas nos regulamentos da estrada.

Havendo ferimentos ou mortes, serão além disto processados e punidos na fórma do Codigo Criminal.

Art. 100. O machinista ou foguista que abandonar o comboio antes de completar a viagem redonda que principiou, será punido com prisão de 6 mezes até 2 annos, salvo á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 101. Qualquer comboio poderá transportar, além das malas do correio, cartas de particulares, selladas, inutilisando o sello por dous traços de tinta.

A administração da estrada de ferro não será responsavel pelas cartas sem sello que se acharem nas bagagens ou occultas sem culpa sua nos volumes transportados.

Art. 102. E' prohibido a qualquer passageiro :

1.º Viajar nos carros sem bilhete.

2.º Viajar em carros de classe superior da que faz menção o seu bilhete.

3.º Entrar ou sahir sem ser pela portinhola que o guarda designar e abrir.

4.º Sahir em qualquer logar que não seja nos pontos da estação e estando o comboio completamente parado.

5.º Passar de um para outro carro, ou debruçar-se para fóra.

6.º Fumar durante a viagem, excepto em carros designados para este fim, si a administração julgar conveniente es-

tabelecel-os ; e nas salas das estações, emquanto ahi permanecerem senhoras, salvo si a sala tiver aquelle destino especial.

7.º Entrar nos carros (embora com bilhete) em estado de embriaguez, indecentemente vestido, ou levando comsigo cães, ou pacotilha que aos outros incommode, ou materiaes inflammaveis, ou arma de fogo, salvo fazendo neste ultimo caso verificar por um empregado da estrada que a arma está descarregada.

Art. 103. Os cães poderão ser transportados com mordaça nos carros de animaes, aos preços da tabella para os carneiros.

Art. 104. Qualquer individuo que infringir as disposições do art. 102, será advertido com civilidade pelos empregados da estrada de ferro : si depois de 1ª e 2ª admoestação persistir na infracção, será posto fóra do estabelecimento restituindo-se-lhe o valor do bilhete que houver comprado, si não tiver começado a viagem.

Si a infracção de alguma das referidas disposições fôr commettida durante a viagem, tomar-se-ha nota do facto, e proceder-se-ha na fórma dos arts. 55, 57 e 59, afim de ser-lhe applicada a multa de 20$ a 50$ em que incorrerá.

CAPITULO V

Trafego e cobrança de taxas

Art. 105. Qualquer tarifa de fretes de uma estrada de ferro conterá preços distinctos para as seguintes classes :

1.ª Generos de importação em geral.

2.ª Ditos de exportação.

3.ª Ditos alimenticios, sejam importados ou produzidos no paiz, não comprehendidas as bebidas espirituosas.

4.ª Carvão, lenha, materiaes para construcção, excepto madeira.

5.ª Estrumes e outras substancias de utilidade á lavoura, e de valor insignificante em relação ao volume.

6.ª Madeira em geral.

7.ª Animaes vivos de differentes especies.

8.ª Viajantes de tres classes.

9.ª Locomotivas e carros de qualquer especie.

Art. 106. As tres primeiras classes serão taxadas por arroba, para cada legua.

A 4ª e 5ª por palmo cubico.

A 7ª e 8ª por cabeça.

A 9ª por cada legua.

As madeiras, por palmo de comprimento, classificando-se as bitolas e taxando cada uma em separado.

Art. 107. Podem ser exceptuados dos preços geraes da tarifa, e pagar maior frete :

1.º Qualquer massa indivisivel pesando mais de 10 arrobas.

2.º Qualquer volume excedendo a 50 palmos cubicos.

3.º Os objectos de maior responsabilidade, como louça, vidros, mobilias, pianos e outros.

4.º Os de conducção perigosa, como polvora e outras materiaes inflammaveis.

5.º Os de grande valor, como moeda, metaes preciosos e outros desta natureza.

6.º Os volumes de bagagem excedente á permettida segundo o art. 82.

Art. 108. A massa indivisivel superior a 50 arrobas de peso, ou 300 palmos cubicos de volume será objecto de ajuste, e a administração da estrada poderá recusar taes cargas, si não lhe convierem.

Art. 109. No calculo dos fretes as fracções da legua, arroba ou outra unidade serão contadas por unidades inteiras si excederem de 1/2, e por meias unidades si estiverem abaixo deste limite,

Art. 110. As tarifas approvadas pelo governo serão publicadas nos jornaes, pelo menos, uma vez por semana.

Nenhuma alteração nos preços se poderá fazer effectiva sem annuncio prévio com um mez de antecedencia.

Art. 111. Das cargas recebidas se expedirá um conhecimento de talão, cujo numero será lançado com tinta em cada volume no acto do recebimento.

Cada talão sómente abrangerá as cargas que forem remettidas de uma vez por uma só pessoa á outra, ou uma só firma commercial.

Art. 112. A remessa far-se-ha pela ordem da numeração, salvo convindo o dono na demora.

Quem quizer ser preferido para uma remessa immediata, com preterição de outras cargas, pagará frete duplo.

Art. 113 A entrega das cargas se fará mediante restituição dos conhecimentos, dos quaes, inutilisados por um carimbo na estação que tiver feito a entrega, serão devolvidos á que remetta as cargas.

Art. 114. Em falta do conhecimento, a pessoa a quem forem enviadas as cargas, verificada a sua identidade a contento da administração, poderá recebel-as, passando recibo em um livro de talão.

Estes recibos para os fins do art. 113, substituirão os conhecimentos, que ficarão por elles annullados.

Art. 115. Em falta do recibo precedente, apresentando-se o conhecimento sem o carimbo da entrega, será a administração da estrada responsavel pelas cargas extraviadas; salvos os casos em que na fórma das leis cessar esta responsabilidade.

Art. 116. A responsabilidade, porém, comprehenderá sómente o valor real e immediato dos volumes extraviados, e não os lucros que de sua entrega erão esperados.

Art. 117. O trafego das estradas de ferro, pelo que toca ás avarias dos generos, ficará sujeito ás disposições do Codigo Commercial, sem excepção alguma.

Art. 118. Quem declarar falsamente o conteúdo de um ou mais volumes para pagar menor frete será obrigado a pagar frete duplo dos objectos não manifestados.

Si antes de descobrir-se a fraude extraviar-se um destes volumes, só poderá reclamar os valores declarados, embora prove concludentemente que outro era o conteúdo.

Art. 119. Poderá qualquer pessoa reunir muitos volumes em um só, e pagar o frete deste com tanto que:

1.° Se contenha nos limites de peso e volume fixados no art. 107 §§ 1° e 2°, e art. 108.

2.° Seja o volume total remettido a uma só pessoa, para a distribuição.

Art. 120. A pessoa que infringir as disposições do artigo precedente ficará sujeita ás comminações do art. 118. E extraviado o volume, só poderá ter acção contra a administração a pessoa a quem era remettido o volume total, e não cada uma daquellas a quem se destinavam os parciaes.

Art. 121. Si morrerem animaes transportados por uma estrada de ferro, sómente se poderá cobrar o seu valor, provando-se que por culpa da administração foram demorados mais tempo do que era necessario, que foram maltratados durante a viagem ou excedidas as lotações dos carros.

CAPITULO VI

Das minas e subterraneos

Art. 122. O direito de desapropriação exercido por qualquer empresa de estrada de ferro, individual ou collectiva, estende-se não sómente aos terrenos e bemfeitorias comprehendidos nas plantas, mas tambem ás minas de carvão, de arêa e ás pedreiras, ou quaesquer materiaes necessarios ás construcções situadas nas visinhanças da estrada.

Art. 123. Os proprietarios de taes minas poderão evitar a desapropriação, fornecendo os materiaes por ajuste amigavel e preços razoaveis, ou consentindo na sua extracção.

Art. 124. O mesmo direito subsistirá, não só durante a construcção, mas tambem durante as obras de conservação e reparos que exigirem o emprego dos materiaes.

Art. 125. As pedreiras e minas sujeitas á explosão, situadas nas immediações de uma estrada de ferro em effectivo trafego não poderão ser aproveitadas sem as cautelas que forem prescriptas pelo governo, ouvida a administração, em relação á segurança do trafego.

Art. 126. Si qualquer pessoa particular ou mesmo o Estado abrir subterraneo por baixo de uma estrada de ferro, em busca d'agua ou explorando mina, ou abrindo via de communicação, ou para qualquer outro fim, será obrigado a fazer as obras de segurança necessarias; e no caso de desastre, ou de deterioração causada pelo subterraneo á estrada de ferro, será responsavel não só pelo prejuizo immediato, mas pelas perdas e damnos resultantes da interrupção do trafego. Sendo pessoa particular, prestará previamente fiança a contento da administração da estrada de ferro com recurso para o governo na côrte e para os presidentes nas provincias.

Art. 127. Aos mesmos onus fica sujeita a administração da estrada de ferro, que abrindo um subterraneo para qualquer fim, prejudicar uma via de communicação ou outra obra publica, anteriormente existente.

Si, porém, o prejuizo fôr causado á propriedade particular, haverá opção entre a indemnização pelo damno causado e a desapropriação total com approvação do governo.

Art. 128. As minas de carvão que forem descobertas dentro da zona de uma estrada de ferro poderão ser exploradas além destes limites, embora penetrando em terrenos de particulares, pagando-se as indemnizações que forem devidas, sem prejuizo do que a tal respeito dispuzer a legislação que regular a exploração e a lavra de taes minas.

Art. 129. A concessão para lavrar e aproveitar as ditas minas e as de pedras preciosas, ouro ou qualquer metal, que forem descobertos nos exames preliminares, ou nos trabalhos definitivos da estrada de ferro, será regulada pela legislação concernente a este objecto e pelos contractos celebrados, ou que se celebrarem com os respectivos empresarios.

CAPITULO VII

Inspecção por parte do governo e imposição de penas

Art. 130. Um engenheiro fiscal por parte de governo exercerá constante inspecção sobre o estado de toda estrada

e suas obras, sobre o material rodante e sobre o procedimento da administração da estrada de ferro.

O engenheiro fiscal poderá ter os ajudantes que o governo entender necessarios.

Cada um delles, quando viajar em serviço, terá passagem gratuita em qualquer comboio para si e um criado, sem que todavia possa transmittir este direito á outras pessoas.

Art. 131. O engenheiro fiscal examinará, sempre que assim o entender conveniente, os livros de receita e despeza e todos os mais relativos á circulação dos trens e cobranças dos fretes; e terá o direito de exigir e colher os dados necessarios para os trabalhos estatisticos que houver de apresentar ao governo.

Art. 132. O engenheiro fiscal participará ao governo na côrte ou ao respectivo presidente nas provincias, todas as infracções dos regulamentos, instrucções ou contractos, que commetterem as administrações da estrada de ferro, si estas á primeira advertencia do mesmo fiscal não se derem pressa em corrigir o erro ou abuso.

O governo mandará ouvir a parte accusada, abandonando em seguida o negocio, ou remettendo á secção dos negocios do imperio do conselho de estado, conforme julgar ou não o caso merecedor de processo.

Art. 133. A secção dos negocios do imperio do conselho de estado, nos casos a que se referem os dous artigos precedentes, poderá, si o julgar necessario, ouvir novamente as partes: feito o que julgará sem appellação, podendo impôr multa até 1:000$000.

Art. 134. O mesmo processo seguirão todas as queixas de particulares contra as administrações das estradas de ferro; nestas, porém, os queixosos poderão requisitar que a secção dos negocios do imperio do conselho de estado tome conhecimento da queixa.

Art. 135. E' competente para fazer as advertencias e intimações de que trata o art. 104 o chefe do comboio ou quem suas vezes fizer.

Quando, porém, o facto se der em uma estação, a pessoa que fôr intimada para retirar-se, em qualquer das hypotheses daquelle artigo poderá appellar para o engenheiro fiscal do governo.

Si o facto tiver logar na viagem o chefe do comboio, logo que seja possivel, sem prejuizo do serviço, lavrará termo delle com a sua assignatura e de duas testemunhas de vista. Será responsavel civil e criminalmente pelos abusos que commetter no exercicio desta faculdade, prescrevendo

esta responsabilidade no prazo de seis mezes da data do termo.

Si, porém, o chefe do comboio expellir alguem, e não lavrar o termo acima exigido no espaço de 24 horas, soffrerá a multa de 50$ a 100$, além da responsabilidade civil e criminal, que neste caso não prescreverá no prazo de seis mezes.

Art. 136. Para a imposição das multas decretadas neste regulamento contra pessoas extranhas á administração da estrada de ferro, o engenheiro fiscal do governo terá a autoridade que têm os fiscaes municipaes para as multas por infracção de posturas.

As que, porém, recahirem em empregados da estrada serão impostas pela administração. A esta pertencerão umas e outras; e, no caso de uma companhia anonyma, farão parte do fundo de reserva.

Art. 137. Com a declaração das multas impostas a extranhos assignadas pelo engenheiro fiscal do governo, poderá a administração cobral-as executivamente. Terão igual valor, com a rubrica do engenheiro, as contas de prejuizos a que se referem os arts. 25, 96, 97 e 126 e as da despeza feita por conta de particulares em dobrar as cercas que lhes pertencerem, ou reparar qualquer damno por elles causado, comtanto que taes contas sejam rubricadas pelo referido engenheiro.

Art. 138. Em todas as questões relativas ao alinhamento e altura dos muros ou paredes divisorias entre a estrada de ferro e os visinhos, abertura de portas, janellas, oculos, ou frestas em taes muros ou paredes, beiradas de telhados, canos de exgotos, e recuamento de construcções e plantações, a administração da estrada de ferro terá as mesmas faculdades que as camaras municipaes para regularisar e aformosear as ruas publicas.

Ficarão salvos em todos os casos os recursos do art. 6º.

Art. 139. Nas reincidencias da mesma infracção a multa será successivamente o dobro, o triplo, o quadruplo, etc., até prefazer a quantia de 1:000$000.

Art. 140. Si alguma estrada de ferro se concluir sem as obras de protecção exigidas neste regulamento, o governo ordenará a conclusão das mesmas obras; e conforme a gravidade do caso, poderá mandar multar a administração por semelhante falta, e até suspender o trafego, si a segurança do transito publico assim o exigir.

Art. 141. Sempre que um mesmo facto se achar sujeito á penas diversas impostas por este regulamento, applicar-se-ha sómente a maior.

CAPITULO VIII

Disposições diversas

Art. 142. A administração individual ou collectiva de uma estrada de ferro é civilmente responsavel pelos damnos que causarem os seus empregados no exercicio de suas funcções.

Art. 143. As estradas de ferro com todas as obras annexas mencionadas na planta de que trata o art. 31, assim como o trem rodante, utensilios, mobilias das estações, e todas as cousas necessarias ao trafego e circulação da linha, não serão sujeitas á penhora nem á qualquer acção civil.

Esta isenção não comprehenderá as propriedades alheias ao trafego.

Art. 144. As estradas de ferro são inalienaveis, salvo por desapropriação do governo, nos casos em que o permittirem os contractos, salvo a excepção do artigo precedente.

Art. 145. Sempre que a administração superior ou directoria de qualquer estrada de ferro tiver sua séde fóra do paiz, serão exercidas por seus agentes, superintendentes, ou representantes no Imperio, as funcções, que neste regulamento se commettem á administração quando forem de natureza que em consequencia de sua ausencia não possam ser por ella immediatamente preenchidas.

Art. 146. A palavra — Administração — empregada em diversos artigos acima estabelecidos, comprehende não só a administração superior da estrada de ferro, como quaesquer agentes seus, segundo as attribuições de cada um, na conformidade dos respectivos estatutos, contractos ou instrucções.

Art. 147. Os caminhos de ferro construidos por particulares, dentro da sua propriedade para o seu uso privado e de sua familia ou de sua industria particular, não serão sujeitos ás disposições deste regulamento.

Art. 148. Si alguns proprietarios visinhos entre si se combinarem para construir um caminho de ferro dentro das propriedades dos associados e para seu uso exclusivo, ainda neste caso escapará o dito caminho á acção do governo, embora tenha por termo uma estação de estrada de ferro.

Art. 149. Nos dous ultimos casos o caminho de ferro não poderá tomar a frete viajantes nem cargas, sem licença do governo, ficando, porém, sujeitos pelo facto da concessão á regra geral das estradas de ferro, no que forem applicaveis.

Art. 150. Os ramaes de qualquer especie, que forem necessarios para chamar freguezia para a estrada de ferro, gozarão sempre do direito de desapropriação dos respectivos terrenos e bemfeitorias. Estes ramaes, porém, em regra não serão privilegiados.

Art. 151. Todas as plantas, secções e quaesquer desenhos relativos á estrada de ferro, que houverem de ser apresentados ao governo, terão as respectivas escalas com a referencia ao palmo do Brasil, igual a 22 centimetros.

Art. 152. O governo terá sempre o direito de fixar a natureza dos eixos e rodas que podem trabalhar em uma estrada de ferro, conforme as velocidades que nella forem permittidas.

Art. 153. Os livros de receita e despeza, os de entrada e sahidas de mercadorias e quaesquer que se julgarem importantes, serão rubricados pelo presidente da companhia, quando este fôr de nomeação do governo; no caso contrario, ou na ausencia ou falta daquelle, pela engenheiro fiscal.

Qualquer dos dous poderá incumbir a rubrica á pessoa de sua confiança, por despacho lançado na 1ª folha.

Art. 154. Haverá em todas as estações um livro rubricado como os precedentes, no qual os viajantes escreverão as queixas que tiverem contra a administração da estrada, assignando-as com duas testemunhas.

Art. 155. Qualquer estrada de ferro deverá conter marcos de quarto em quarto de legua, ou de 750 em 750 braças. Os de leguas inteiras se distinguirão dos outros pelo seu tamanho.

Art. 156. Os contractos anteriores a este regulamento serão observados, ainda na parte que a elle se oppuzer, guardada a disposição do artigo seguinte.

Os que se celebrarem para o futuro respeitarão sempre as presentes estipulações, sob pena de nullidade.

Art. 157. As companhias de estrada de ferro que tem actualmente contracto com o governo, reclamarão no prazo de 8 mezes da publicação deste regulamento, contra as disposições que lhes parecerem contrarias a seus contractos, os quaes neste caso serão respeitados.

Em falta de reclamação no prazo marcado, entender-se-ha que concordam em modificar os contractos de conformidade com as presentes disposições.

Art. 158. O presente regulamento não será executado na parte em que contém disposições dependentes de medida legislativa, emquanto estas não forem approvadas pelo poder competente.

Art. 159. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Rio de Janeiro, 26 de abril de 1857.— *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

***

O aviso sob n. 407, de 16 de novembro de 1857, declarou que os arbitros nomeados para fixarem a importancia das indemnizações pelas desapropriações de terrenos e predios para construcção das obras da estrada de ferro de D. Pedro II, deviam proceder como jury civil, dando a sua opinião, não por votos singulares, mas sim por maioria absoluta, da mesma maneira por que procedia o jury nos tribunaes de justiça e se achava estabelecido no art. 22 do decreto n. 353, de 12 de julho de 1845, para o arbitramento nas indemnizações que são devidas pelas desapropriações por utilidade publica geral ou municipal da côrte.

***

Condições para a realisação de um emprestimo correspondente á terça parte do capital da companhia estrada de ferro D. Pedro II, fixado pelo art. 5º dos estatutos publicados com o decreto n. 1559, de 9 de maio de 1855.

Art. 1.º O emprestimo de que trata a lei de 26 de agosto de 1857 será contrahido fóra do Imperio, e deverá produzir o valor real de £ 1.425.000 ou 12.666:666$666 ao cambio de 27, liquido de todas as despezas proprias do contracto. Esta somma será effectuada nos prazos que para isso forem ajustados.

Art. 2.º Ouvida a directoria da companhia estrada de ferro D. Pedro II, nomeará o governo a pessoa que deve negociar o emprestimo, a qual, depois de empregar as diligencias precisas para obter as melhores condições, quer emittindo obrigações da companhia, quer apolices da divida do Estado, recolherá as propostas convenientes e as apresentará ao ministro que para esse fim fôr designado pelo mesmo governo, si o ministro não fôr o proprio negociador.

Art. 3.º Será preferida a proposta mais vantajosa, e em igualdade de circumstancias, a emissão de titulos do emprestimo será feita em nome da companhia.

Art. 4.º Logo que o ministro brasileiro receber o contracto do emprestimo, cuja proposta tiver sido por elle preferida, assignará o contracto e as apolices ou as obrigações da

companhia, como fiador e principal pagador por parte do Brasil. Nas apolices ou obrigações que se emittirem se inscreverão as seguintes palavras: Emprestimo para a estrada de ferro D. Pedro II.

Art. 5.º Quer o emprestimo se faça em nome da companhia, quer em nome do Estado, a companhia não terá interferencia alguma na direcção do serviço do mesmo emprestimo. Para indemnização das quantias que o governo tiver despendido semestralmente com este serviço, entregará ella ao thesouro as sommas devidas, á vista da nota dada pela repartição competente.

Art. 6.º No contracto se estabelecerá que a amortisação annual sobre o capital nominal do emprestimo será a differença que resultar da somma das despezas feitas com os juros e commissões do emprestimo, comparada com a importancia do juro de 7 °/₀ de que trata o art. 7º destas condições. Si, porém, fôr conveniente contrahir o emprestimo com a amortisação de 1 °/₀, neste caso far-se-ha uma amortisação addicional até completar a importancia da dita differença.

Art. 7.º As quantias que se forem realisando por conta do emprestimo, na praça em que o mesmo fôr contrahido, serão depositadas na casa commercial dos agentes brasileiros em Londres, e desde a data de sua entrada alli vencerão do governo geral e provincial o juro de 7 °/₀ em favor da companhia.

O governo poderá, de accordo com a directoria da companhia, tomar por sua conta estas quantias para as applicar ás suas despezas, entregando á companhia no Rio de Janeiro somma equivalente ao cambio do dia; aliás dará ordens aos ditos agentes para que as ponhão á disposição da mesma companhia.

Art. 8.º A companhia continuará a debitar o governo geral e provincial pela garantia dos juros na importancia de 7 °/₀ do capital realisado até o limite dos 38:000:000$ decretados, contando-se o juro sobre a parte do capital que fôr representado pelo emprestimo desde a data fixada no artigo antecedente. Assim tambem os creditará pela renda liquida que receber e pelo pagamento dos ditos juros.

Art. 9.º As despezas provenientes da passagem dos fundos do emprestimo para o Brasil ou por motivo de alta de cambio ou de commissões, serão consideradas despezas de capital e incorporadas na parte 4ª do art. 18 do contracto de 9 de maio de 1855, não sujeitas ao limite de 2 1/2 °/₀ nella estipuladas, para o que fica modificado o referido contracto nesta parte. Si porém, houverem lucros, provenientes

do cambio por que forem passados os fundos, taes lucros serão equiparados aos premios de acções para os fins do art. 11 dos estatutos, salvo si anteriormente se tiverem feito as despezas a que se refere a 1ª parte deste artigo, as quaes serão indemnizadas pelos lucros de que trata esta 2ª parte.

Art. 10. Logo que seja realisado o emprestimo, suspender-se-hão as chamadas das acções em circulação, até que haja necessidade de completar o capital das mesmas.

Art. 11. Os fundos disponiveis estarão sempre depositados em conta corrente em algum estabelecimento bancario.

Palacio do Rio de Janeiro, 11 de fevereiro de 1858.— *Bernardo de Souza Franco.*

PRIMEIRA TABELLA DE PREÇOS TAL QUAL FOI PUBLICADA

TABELLA PROVISORIA DOS FRETES QUE SE DEVEM COBRAR NA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II.

Fretes por peso

Art. 1.° Primeira classe — Generos de importação (regulamento de 26 de abril de 1857, art. 105, § 1°). Reputam-se taes todos os que percorrerem a estrada de ferro em direcção da côrte para o interior e pagarão os seguintes fretes por arroba (exceptuados os que estão classificados em outros artigos desta tarifa):

Da côrte a Engenho Novo . . .	45 rs.
» » » Cascadura.	90
» » » Maxambomba. . . .	159
» » » Queimados.	240
» » » Belém	300

Art. 2.° Segunda classe— Generos de exportação (art. 105, § 2°, do regulamento). Entram nesta classe todas as mercadorias mandadas de qualquer estação do interior para a côrte, as quaes pagarão por arroba (com excepção do artigo precedente):

Do Engenho Novo.	30 rs.
De Cascadura	60
» Maxambomba	100
» Queimados.	160
» Belém	200

Art. 3.º Terceira classe — generos alimenticios (§ 3º do regulamento).

São considerados taes a farinha de trigo, de mandioca e quaesquer outros que tenham emprego, como pão, arroz, feijão, milho, batatas e tuberculos semelhantes; bacalháo, toucinho, peixes e carnes seccas ou em salmoura e o sal. Ao sal em saccos ou barricas se abaterão 40 %; todos os outros generos 25 % da 1ª ou 2ª tabella, segundo percorrerem uma ou outra direcção.

Art. 4.º As massas indivisivas que tiverem mais de 10 arrobas de peso ou de 20 palmos cubicos de volume pagarão uma taxa addicional igual á taxa ordinaria, ou maior até o dobro, sendo arbitrada entre estes limites segundo as circumstancias.

Para completar os esclarecimentos que offerece a planta que apresentamos hoje, accrescentamos a seguinte nota das distancias que separam o campo da Acclamação de cada uma das cinco estações:

Do campo da Acclamação á

Tres vendas (1).	5 1/2	milhas
Cascadura	8 1/2	»
Maxambomba	22	»
Queimados	30	»
Belém	38 1/2	»

Agora damos em seguida a planta e folgaremos si nella encontrarem os nossos leitores, como nós encontramos, algum interesse.

(2) . . . .
. . . .

Art. 5.º Os objectos de maior responsabilidade, como louça vidros, mobilia encaixotada e outros pagarão 50 % sobre a taxa ordinaria.

A's caixas de chapéos, pianos e outros instrumentos de musica pagarão frete duplo. A companhia não é responsavel pelas avarias, sinão mostrando-se signaes exteriores de estrago na caixa ou envolucros, procedente de culpa ou negligencia dos empregados.

Art. 6.º Podem ser recusados ou pagar o frete que se ajustar;

1.º — Na estação da côrte toda a massa indivisiva superior a 50 arrobas ou a 300 palmos cubicos, e nas do interior a que exceder a 10 arrobas ou a 200 palmos cubicos.

(1) Engenho Novo.

(2) Figurava ahi a planta da linha, que não conseguimos obter.

2.º A polvora, agua-raz, phosphoros, vitriolo e mais substancias de conducção perigosa.

Art. 7.º Nenhum volume mandado isoladamente por qualquer pessoa pagará menos de 500 rs., qualquer que seja o peso ou a distancia.

Art. 8.º A pessoa que encher por sua conta um dos carros terá direito á um abatimento de 20 %.

Art. 9.º Os objectos comprehendidos neste capitulo tem direito á uma demora na estação da côrte até 48 horas e nas do interior até cinco dias, livre de armazenagem. Por cada um dia de mais em que se conservarem nos armazens da companhia pagarão: até 10 dias 20 rs. por arroba, de 10 até 30 dias 50 rs., de 30 até 90 100 rs. Passados os 90 dias, deve a companhia proceder na fórma dos arts. 63 e 65 do regulamento de 26 de abril de 1857.

No caso de venda, o producto della, deduzido o que se dever á companhia, será remettido ao deposito publico.

Art. 10. A companhia não responde por exgoto de liquido ou diminuição de peso dos objectos conduzidos a frete, salvo provando-se malversação.

Fretes por medida linear ou cubica

Art. 11. A 4ª e 5ª classes de mercadorias mencionadas no art. 105 do regulamento serão sómente acceitas a frete, enchendo um carro ou compartimento de carro e pagando a lotação em palmos cubicos que deve estar marcada em cada vehiculo destinado a taes generos.

Preços por palmos cubicos

	ENGENHO NOVO	CASCADURA	MAXAMBOMBA	QUEIMADOS	BELÉM
4ª classe: lenha, carvão, cal, tijolo e outros materiaes de construcção, excepto madeira	20	40	65	100	120
4ª classe: capim, estrumes e quaesquer substancias de utilidade á lavoura e de pouco valor e peso, em relação ao volume.	10	20	30	50	60

Art. 12. Os objectos comprehendidos neste capitulo devem ser retirados no prazo de seis horas, não se contando as

que decorrerem depois do pôr do sol até o nascer o dia seguinte. Não sendo retirados, não terão direito a recolher-se debaixo de coberta, e pelo tempo que se demorarem nos pateos não pagarão armazenagem, nem a companhia será responsavel por qualquer extravio.

Art. 13. Quem encher um carro diariamente de qualquer destes objectos terá direito ao abatimento de 30 %.

Art. 14. 6ª classe — Madeiras.

Preços por palmos de comprimento

	ENGENHO NOVO	CASCADURA	MAXAMBOMBA	QUEIMADOS	BELÉM
Até 25 pollegadas quadradas de secção transversal	15	30	50	80	100
De 25 ditas ditas até 81 ditas	30	60	100	160	200
De 81 ditas ditas até 150 ditas. . . .	90	180	300	480	600

Art. 15. E' sempre livre á companhia recusar cargas de madeiras por affluencia de outras, e em todos os casos as que excederem a 150 pollegadas quadradas de secções ou a 50 palmos de comprimento, as quaes, si forem acceitas, pagarão o que se convencionar.

Trens de viajantes

Art. 16. Os viajantes das tres classes pagarão, do Rio á cada uma das outras estações e vice-versa, o seguinte:

ESTAÇÕES	1ª CLASSE	2ª CLASSE	3ª CLASSE
Engenho Novo	$900	$600	$300
Cascadura	1$500	1$000	$500
Maxambomba	3$000	2$000	1$000
Queimados	4$000	3$000	1$500
Belém	5$000	4$000	2$000

Art. 17. Os meninos de menos de 10 annos, podendo e querendo accommodar-se dous em cada assento, pagarão metade do frete. Os menores de tres, que forem sempre ao collo, terão passagem gratuita.

Art. 18. Nenhum viajante de qualquer classe pagará em caso algum menos do que os preços estabelecidos para o Engenho Novo, embora se estabeleçam novos pontos para os trens.

Art. 19. Os bilhetes ou passes que dão direito á ida e volta em todos os trens entre pontos certos não serão por motivo algum transferiveis.

O que comprar qualquer destes bilhetes assignará no verso, e, caso não seja conhecido de algum agente da companhia, póde este exigir nova assignatura em sua presença, para verificar a identidade de pessoa.

Esta identidade será provada pelos que não souberem escrever a contento da administração, quando esta o exigir.

Os preços de taes passes são:

Para um mez, o valor integral de uma ida e vinda cada dia, podendo incluir-se ou excluir-se os dias de guarda, á vontade do comprador.

Para tres mezes, o mesmo preço com o desconto de 20 °/o.

Para seis mezes, o mesmo preço com o desconto de 30 °/o.

Para um anno, o mesmo preço com o desconto de 50 °/o.

Art. 20. Os viajantes e todos os objectos remettidos pelos mesmos trens pagarão á vista mediante a compra de bilhetes na estação da partida.

Art. 21. Si uma familia occupar um carro inteiro, tem direito ao abatimento de 10 °/o.

Art. 22. Um comboio extraordinario póde ser recusado pela campanhia, e si esta o conceder, cobrará o valor total da lotação com o desconto de 20 °/o

Art. 23. Nos carros de 1ª e 2ª classes não póde entrar pessoa descalça.

Art. 24. Nenhum viajante de qualquer classe póde levar comsigo cães, salvo occupando um carro inteiro ou compartimento de carro.

Art. 25. Nenhum viajante pagará frete addicional pela bagagem de qualquer fórma, peso ou tamanho, comtanto que a leve comsigo, ou vá por baixo do seu assento, não incommodando os outros passageiros, do que é juiz a pessoa a cujo cargo estiver a policia do trem.

Art. 26. Devem ser conduzidos nos tres de viajantes os seguintes objectos:

1.° Os saccos vasios, gratis.

2.º Dinheiro, joias, metaes e pedras preciosas, pagando meio por cento *ad valorem*.

3.º Ovos, fructas, verduras, raizes e toda a sorte de miudezas proprias para alimentação, inclusive capoeiras de aves, cada volume conduzido por um viajante da 3ª classe, pagando metade da taxa que paga o conductor, sem ficar á companhia responsabilidade alguma.

4.º Peixe fresco do mar ou de agua doce, acondicionado em vasilha á vontade de quem remette e por sua conta e risco.

5.º Pequenos volumes de encommendas, não excedendo cada um a tres arrobas e nem a 12 palmos cubicos de volume.

6.º Volumes de bagagem excedente á que accompanha o viajante. As tres ultimas especies pagarão do Rio de Janeiro para cada estação do interior e vice-versa, o seguinte por arroba:

Engenho Novo.	$150
Cascadura	$300
Maxambomba	$500
Queimados	$800
Belém	1$000

Dos fretes por cabeça

Art. 27. Os animaes vivos pagarão, da côrte para o interior e vice-versa, o que consta da seguinte tabella:

CLASSIFICAÇÃO DOS ANIMAES	ENGENHO NOVO	CASCADURA	MAXAMBOMBA	QUEIMADOS	BELÉM
Bois, cavallos, bestas e jumentos . . .	$600	1$200	2$000	3$000	4$000
Cães com mordaça e outros animaes que não servem de alimentação, não sendo ferozes	$500	$900	1$500	2$500	3$500
Carneiros, cabritos, veados e semelhantes .	$250	$400	$850	1$200	1$600
Porcos, vitellos e bezerros	$300	$600	1$000	1$600	2$000
Patos, perús e outras aves de semelhante tamanho, por duzia.	$350	$700	1$200	2$000	2$500
Galinhas, frangos, pombos, e semelhantes, por duzia	$280	$360	$600	$960	1$200

Art. 28. Um só animal pagará o dobro do preço da tarifa. E quem encher um carro ou mandar diariamente um

certo numero de cabeças, terá direito a um desconto de 20 %.

Art. 29. No prazo de um mez contado da data da abertura da linha, a companhia demonstrará perante o governo qual seja a despeza realmente por ella feita com o transporte do gado em pé, e o governo poderá exigir que se baixe até esse limite o frete dos bois, vitelos, carneiros, porcos e cabritos destinados ao côrte.

Fretes por cada peça

Art. 30. Os carros vasios, de carga ou de viajantes, pagarão os seguintes preços :

	ENGENHO NOVO	CASCADURA	MAXAMBOMBA	QUEIMADOS	BELÉM
Carro ou carroça de rodagem ordinaria de duas rodas transportados sobre os vehiculos da estrada de ferro	1$500	3$000	5$000	8$000	10$000
Ditos de quatro rodas, idem.	2$500	5$000	8$000	13$000	16$000
Vagões e carros de todas as especies para estradas de ferro transportados como os precedentes	3$000	6$000	10$000	16$000	20$000
Os mesmos rodando nos trilhos em suas proprias rodas	1$000	2$000	3$500	5$500	7$000
Locomotivas nas proprias rodas. . . .	7$500	15$000	25$000	40$000	50$000

Disposições geraes

Art. 31. A' excepção dos viajantes e dos objectos remettidos pelos mesmos trens, todos os fretes serão pagos na côrte, a saber : os dos generos daqui expedidos para o interior, adiantados ao expedir-se o conhecimento respectivo e os que vem de fóra no acto da entrega.

Art. 32. Os viajantes e mercadorias que percorrerem qualquer porção de estrada, entre estação e estação, pagarão de frete a differença entre as taxas marcadas da côrte aos pontos de partida e de chegada com augmento de 10 %.

Palacio do Rio Janeiro, em 30 de janeiro de 1858.— *Marquez de Olinda.*

Escriptorio da Companhia, 6 de março de 1858.— *C. B. Ottoni*, presidente.— *J. B. da Fonseca*, secretario.

CONTRACTO

Celebrado em 19 de maio de 1858, entre S. Ex. o Sr. commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, enviado extraordinario e ministro plenipotenciario do Sua Magestade o Sr. D. Pedro II, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil, etc., etc., de uma parte; e da outra o barão Leonel Rothschild, Sir Amony de Rothschild, Baronet barão Nathaniel de Rothschild e barão Mayer Amschel de Rothschild, banqueiros da cidade de Londres, usando da firma social de N. M. Rothschild & Sons, para o fim de dar execução ao acto da assembléa geral legislativa do Brasil, sanccionado pelo decreto imperial de n. 912 datado de 26 de agosto de 1857, que autorisou o governo imperial para levantar um emprestimo equivalente a um terço do capital da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, e para prover ao pagamento dos juros do dito emprestimo e da sua autorisação; não excedendo a 7 por cento ao anno os juros garantidos á dita terça parte do capital.

Em virtude do que Sua Magestade Imperial, por decreto n. 2104 de 11 de fevereiro de 1858, determinou que a importancia da dita terça parte do capital fosse realizada por meio de emprestimo, e em conformidade das condições annexas ao mesmo decreto, foi a dita terça parte do capital fixada em £ 1.425.000.

E havendo Sua Magestade Imperial autorisado, pelo instrumento datado de 12 de fevereiro de 1858, ao commendador Franciso Ignacio de Carvalho Moreira para contractar na cidade de Londres o emprestimo da somma acima referida, conveio o dito commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira em assignar e cumprir por parte de Sua Magestade Imperial o contracto geral, cuja cópia vai junta por via de especificação (*schedule*) n. 2 pelo capital de £ 1.526.500; e devendo o dito contracto geral ser immediatamente depositado no banco de Inglaterra, preparar-se-hão apolices especiaes destinadas para o funccionamento e distribuição do capital do dito emprestimo, na razão de £ 100 por cada apolice.

E obrigando-se os ditos Sr. N. M. Rothschild & Sons por este contracto a negociar o dito emprestimo sob as condições e clausulas adiante mencionadas, conviram os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons e o commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, no seguinte, a saber:

1.° Os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons tomarão immediatamente sob sua responsabilidade o emprestimo de £ 1.425.000 na razão de £ 95.10-0 por cada £ 100 formando juntamente com as commissões adiante mencionadas o total de 1.526.500, somma equivalente ao capital real de £ 1.457.062-10-0, o qual será realizado em dinheiro, conforme o que se acha disposto na especificação (*schedule*) n. 1 e cujo producto, depois de recebido, será applicado para os fins adiante mencionados.

2.º O pagamento da dita somma de £ 1.425.000 será effectuado pelos ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons, pelo modo seguinte:

25 °/o . . £ 356.250 no 1º de junho proximo futuro
25 °/o . . £ 356.250 no 1º de agosto » »
25 °/o . . £ 356.250 no 1º de outubro » »
25 °/o . . £ 556.250 no 1º de dezembro » »

Por todas estas quantias será o governo imperial creditado em conta separada entre o mesmo governo e os ditos N. M. Rothschild & Sons, na qualidade de seus agentes financeiros, e estarão sujeitos pelo que respeita ao vencimento de juros durante o tempo que se conservarem no poder dos Srs. N. M. Rothschild & Sons as mesmas condições do art. 3º do contracto da agencia celebrado pelo governo imperial com os Srs. N. M. Rothschild & Sons na data de 20 de junho de 1855.

3.º Serão preparados e assignados pelo commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, por parte do governo imperial e por elle entregues aos Srs. N. M. Rothschild & Sons, no 1º de agosto de 1858, ou depois desse dia, segundo parecer mais conveniente, apolices especiaes para o fornecimento e distribuição do capital de £ 1.526.500. Cada uma destas apolices será do valor de £ 100, pagavel ao portador com vencimentos de juros na razão de £ 4-10-0 por anno; sendo contados esses juros de 1 de junho de 1858 em diante e pagaveis em cada semestre que se vencer no 1º de dezembro e 1º de junho de cada um dos annos subsequentes.

O primeiro pagamento semestral será realizado no 1º de dezembro de 1858.

Serão annexados ás apolices emittidas, em cumprimento d'este contracto, coupons de certificados do dividendo, pagaveis por parte do governo imperial (na razão dos juros e nas épocas já mencionadas) á casa bancaria dos Srs. N. M. Rothschild & Sons em Londres, e estes coupons serão assignados pelos Srs. N. M. Rothschild & Sons por si ou em nome do commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, como representante do governo imperial e em nome de S. M. Imperial obriga-se o dito commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira a que S. M. Imperial e seus successores remettam devida e regularmente aos Srs. N. M. Rothschild & Sons em Londres os fundos precisos para pagamento dos dividendos que se forem vencendo concernentes ao dito capital de £ 1.526.500, de modo que a importancia de taes dividendos esteja em poder dos ditos Srs. N. M. Rothschild &

Sons quinze dias antes pelo menos das respectivas épocas em que o pagamento d'esses dividendos se tornar exigivel.

4.º O governo imperial resgatará ou pagará a dita somma de £ 1.526.500 dentro do praso de trinta annos, contados do 1º de junho de 1858, por meio de um fundo annual de amortização de £ 1,19,0 °/₀ do capital de £ 1.526.500, o qual fundo será fornecido pelo governo imperial em cada um dos semestres do referido prazo de trinta annos, e accumulado para esse fim á importancia dos dividendos vencidos successivamente pelas apolices que forem resgatadas por sorteio ou por compra effectuada em qualquer época no decurso dos trinta annos já referidos, como adiante mais particularmente se explicará, e taes dividendos correspondentes á essas apolices continuarão a ser pagos semestralmente pelo governo imperial, como se as mesmas não houvessem sido cancelladas ou resgatadas, no 1º de dezembro e 1º de junho de cada um dos annos que forem decorrendo no prazo já referido de trinta annos, até ficar completamente amortizado o dito emprestimo; e a importancia dos dividendos ultimamente referidos será incorporada, logo que fòr recebida pelos Srs. N. M. Rothschild & Sons, aos fundos destinados para a amortização acima dita.

5.º O dito fundo de amortização e a accumulação do mesmo aos dividendos das apolices que forem resgatadas successivamente por compra ou por sorteio, como já foi dito, serão applicados annualmente para o resgate do dito emprestimo de £ 1.526.500, e este resgate será effectuado pelo modo seguinte, à saber: por meio de compra de apolices quando estas estiverem ao par ou abaixo do par, e por sorteio quando estas estiverem acima do par.

Taes sorteios terão logar em Londres dous mezes do calendario antes do 1º de dezembro e 1º de junho de cada anno, e o resultado será immediatanente publicado em duas folhas diarias de Londres, e os numeros sorteados serão pagos ao par juntamente com os dividendos correspondentes no fim dos seis mezes do calendario, contados do 1º de dezembro ou 1º de junho seguinte, ou como fôr mais particularmente explicado pelo contracto geral constante da especificação (*schedule*) n. 2, que se acha junta por cópia.

O commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira obriga-se por parte de Sua Magestade Imperial a que Sua Magestade Imperial e seus successores farão annualmente remessa em devido tempo aos Srs. N. M. Rothschild & Sons, em Londres, das sommas precisas para a dita amortização, de maneira que taes sommas estejam em poder dos Srs. N. M. Rothschild & Sons, em Londres, quinze dias, pelo menos,

antes das respectivas épocas em que deve ter logar a operação de amortização, a saber: 15 dias antes do 1º de dezembro e do 1º de junho de cada anno; ficando outrosim estabelecido que os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons não serão em caso algum obrigados a comprar apolices quer ao par, quer abaixo d'este, senão quinze dias depois de haverem recebido em Londres os fundos destinados para aquelle fim.

6.º Os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons serão exclusivamente empregados no pagamento dos dividendos do capital de £ 1.526.500, e nas compras das apolices amortizaveis (como foi estipulado no artigo precedente), até que seja completamente resgatado o dito emprestimo; e por estes serviços receberão os Srs. N. M. Rothschild & Sons do governo imperial uma commissão de 1 % da importancia de quaesquer dividendos que houverem de pagar no cumprimento d'este contracto e bem assim uma commissão de 1/8 % da importancia das apolices que forem resgatadas por sorteio ou por compra, como já se disse, sejam ou não os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons possuidores de apolices do dito emprestimo nas épocas do pagamento dos respectivos dividendos, ou d'aquelles que houverem de ser resgatados por sorteio ou compra, como acima fica dito.

7.º O governo imperial pagará aos Srs. N. M. Rothschild & Sons, como retribuição dos serviços por elles prestados na negociação d'este emprestimo, uma commissão de 2 % do capital de £ 1.526.500 e mais 1/4 % do mesmo pela corretagem a que os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons são obrigados nas operações concernentes á circulação do dito emprestimo; a qual commissão e corretagem são mais explicadas na especificação (*schedule*) n. 1 junta a este contracto.

Em fé do que as ditas partes contractantes assignaram o presente contracto em Londres no dia e anno acima referidos.

Especificação (schedule) n. 1, acima referida.

£ 1.425.000 em dinheiro, á razão de 95 1/2 %		£ 1.492.146-11-10
2 % de commissão. . .	£ 28.500	
1 1/4 % de corretagem.	£ 3.562-10	
	£ 32.062-10	
á razão de (95 1/2 % menos 2 1/4 % == 93 1/4 %		£ 34.383-79
£ 1.457.062-10-0		£ 1.526.529-17-7

(Assignados) *N. M. Rothschild & Sons.— F. I. de Carvalho Moreira.*

SCHEDULE N. 2 — 1858 — Imperio do Brasil

Emprestimo de £ 1.425.000 para a Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Saibão todos quantos virem o presente, que Sua Magestade Imperial o Senhor D. Pedro II pela graça de Deus e unanime acclamação do seu povo Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil, etc., etc., sanccionou pelo decreto n. 912 de 26 de agosto de 1857 a lei do Imperio pela qual foi o governo imperial autorisado para levantar um emprestimo equivalente a um terço do capital da companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II e para prover ao pagamento dos juros do dito emprestimo e de sua respectiva amortização: e ordenou pelo decreto n. 2104 de 11 de fevereiro de 1858, que a dita terça parte do capital fosse realizada por meio de um emprestimo, cujo valor foi fixado em £ 1.425.000, na conformidade das condições annexas ao mesmo decreto.

Eu abaixo assignado, o commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, do conselho de Sua Magestade Imperial e seu enviado extraordinario, ministro plenipotenciario junto á côrte de Londres, devidamente autorisado por Sua Magestade Imperial pelo instrumento datado de 12 de fevereiro de 1858, para contractar na cidade de Londres o emprestimo da somma já mencionada, e no desempenho do poder e autoridade de que me acho revestido, entrei em negociação com os Srs. N. M. Rothschild & Sons, para realização de um emprestimo de £ 1.425.000, somma representada pelo capital de £ 1.526.500 vencendo juros na razão de £ 4-10-0 ao anno por cada £ 100, destinado para o serviço da dita Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Saibão portanto que com os plenos poderes de que Sua Magestade Imperial me revestiu e para o fim já mencionado, eu abaixo assignado, o commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, em nome e por parte de Sua Magestade Imperial solemnemente empenho, pelo presente instrumento, a imperial e sagrada palavra pelo stricto e devido cumprimento de todas as disposições no mesmo exaradas.

1.° Emittir-se-hão apolices pagaveis ao portador vencendo juros na razão de £ 4-10-0 por cento e ao anno até a somma precisa para realizar a quantia de £ 1.425.000, destinada para o serviço da dita estrada de ferro, pela maneira e fórma ajustadas com os Srs. N. M. Rothschild & Sons. Uma especificação de taes apolices será aqui annexada, e os juros d'este emprestimo, que são contados desde o dia 1 de junho de 1858, serão pagos semestralmente em Londres aos por-

tadores de taes apolices na razão já mencionada, a saber: £ 2-5-0 por cento no 1º de dezembro de 1858 e £ 2-5-0 por cento no 1º de junho de 1859, e assim por diante no primeiro dia dos mezes de dezembro e junho de cada um dos annos subsequentes.

2.º Um fundo de amortização na razão de £ 1-19-0 por cento da totalidade das apolices emittidas e os juros accumulados das apolices que successivamente forem resgatadas ou adquiridas para fundo de amortização serão applicadas annualmente para o resgate das mesmas, devendo este resgate começar a ter logar de 1 de dezembro de 1858 em diante, por compra, quando as apolices estiverem ao par ou abaixo d'este ou por sorteio quando estiverem acima do par, que será feito em Londres dous mezes do calendario antes do dia 1º de dezembro e 1º de junho de cada anno. O sorteio terá lugar em presença de um tabellião, dos contractadores do emprestimo ou de seu representante e do enviado brasileiro, em Londres, ou finalmente de alguma outra pessôa devidamente autorisada por Sua Magestade Imperial, por seu enviado, ou outro qualquer representante que esteja presente nessa occasião; e o resultado será immediatamente publicado em duas folhas diarias de Londres.

Os numeros assim sorteados serão pagos ao par com os juros respectivos, vencidos nos fins dos semestres do calendario, contados do 1º de dezembro e 1º de junho seguintes.

As apolices resgatadas serão cancelladas e depositadas no banco de Inglaterra em presença de um tabellião e das outras testemunhas acima declaradas.

A importancia e os numeros das apolices resgatadas serão immediatamente publicados em duas folhas diarias de Londres.

Os juros correspondentes ás apolices quer resgatadas por sorteio, quer por compra, serão incorporados ao fundo de amortização.

Quando as apolices estiverem acima do par, a somma annualmente empregada na amortização não deverá exceder a £ 1-19-0 por cento do capital originario do dito emprestimo, sendo aquella somma addicionada aos juros vencidos pelas apolices que forem resgatadas.

Si findo o prazo de 30 annos, contados de 1º de dezembro de 1858, não estiver o dito emprestimo completamente amortizado, será a parte restante paga ao par.

3.º Sendo este emprestimo contractado por ordem de S. M. Imperial e em virtude de um acto legislativo, todos os recursos de seu Imperio serão applicaveis ao completo pagamento do referido emprestimo.

4.º O pagamento dos juros deste emprestimo e do seu respectivo resgate será effectuado, tanto em tempo de guerra, como de paz, sem distincção, si os possuidores de apolices pertencem á uma nação amiga ou inimiga.

Si algum estrangeiro possuidor de taes apolices morrer *ab intestato*, as mesmas passarão a seus representantes na ordem de successão estabelecida pelas leis do paiz a que elle pertencer e essas apolices serão isentas de sequestro, em virtude de reclamação da parte do Estado, ou da parte de particulares.

O presente instrumento com os poderes originarios e cópias officiaes com sello da legação, do decreto imperial sanccionando a execução do acto legislativo, e bem assim do decreto imperial que determinou a realisação do dito emprestimo, serão depositados no banco de Inglaterra em minha presença e na presença dos contractadores do dito emprestimo e de um tabellião e ahi serão conservados até que o emprestimo esteja totalmente resgatado, e então será este instrumento cancellado e restituido.

Em testemunho do que, eu, o commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, em virtude dos plenos poderes de que me revestiu S. M. Imperial, assigno o meu nome e ponho o sello das minhas armas em Londres aos dezenove dias do mez de maio de 1858.

Schedule acima referida

15.265 apolices de n. 1 a n. 15.265, do valor de £ 100 cada uma, fórma o capital de £ 1.526.500.

(Assignados) *N. M. Rothschild & Sons. F. I. de Carvalho Moreira.*

Ampliação das disposições regulamentares sobre a segurança, conservação e policia das linhas ferreas.

DECRETO N. 2813— de 23 de abril de 1862

Amplia algumas das disposições do Regulamento para a fiscalisação da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, approvado pelo Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857.

Tendo a experiencia demonstrado ser necessario tomarem-se algumas providencias relativas ao serviço das estradas de ferro, cuja regularidade póde ser prejudicada pela má vontade ou negligencia dos machinistas ou foguistas: Hei por bem determinar que o Regulamento de 26 de abril de 1857 para a

fiscalisação da segurança, conservação e policia das estradas de ferro seja executado com as ampliações que com este baixam, assignadas por Manoel Felizardo de Souza e Mello, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 23 de abril de 1862, 41º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

AMPLIAÇÃO DE ALGUMAS DISPOSIÇÕES DO REGULAMENTO PARA A FISCALISAÇÃO DA SEGURANÇA, CONSERVAÇÃO E POLICIA DAS ESTRADAS DE FERRO, APPROVADO PELO DECRETO N. 1930 DE 26 DE ABRIL DE 1857, A QUE SE REFERE O DECRETO DESTA DATA.

Art. 1.º O machinista ou foguista que, inscripto no serviço da estrada, ou contractado pela companhia, recusar-se por proposito ou negligencia a servir no comboio para que fôr designado, de modo que a viagem não possa, por sua falta, começar na hora marcada, será punido com prisão de 15 dias a dous mezes, e multa de 50$ a 100$, salvo á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 2.º Combinando-se dous ou mais machinistas ou foguistas para deixarem de prestar os serviços, a que se obrigaram, seja qual fôr a causa que alleguem, serão punidos com prisão de um a tres mezes e multa de 100$ a 200$, salvo (como no artigo anterior) á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 3.º Ficarão isentos de pena, quando os factos a que se refere o artigo precedente se derem em virtude de falta de pagamento, ou quando os contractos não forem cumpridos por parte da administração da estrada, em cuja hypothese ficará ella responsavel por todos os prejuizos, perdas e damnos que resultarem desta falta.

Art. 4.º A administração da estrada fica obrigada nos contractos que fizer d'ora em diante com os machinistas ou foguistas a inserir as disposições do art. 100 do Regulamento de 26 de abril de 1857, assim como as do que ora baixam approvados, afim de que taes empregados não possam em tempo algum allegar a ignorancia que os justifiquem.

Palacio do Rio de Janeiro em 23 de abril de 1862.— *Manoel Felizardo de Souza e Mello.*

Lei que autorisou o governo a conceder a isenção de direitos para os materiaes importados para a construcção de estradas de ferro.

LEI N. 2237 — de 3 de maio de 1873

Autorisa o governo para facultar ás companhias de estrada de ferro que se organizarem no Brasil isenção de direitos á todos os materiaes necessarios que importarem.

Hei por bem sanccionar e mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral:

Art. 1.º E' autorisado o governo para facultar a todas as companhias que se organisarem para construcção de estradas de ferro, no Brasil, isenção de direitos de importação relativos a todo o material, trem rodante, apparelhos, machinas, ferramentas e combustivel necessario á construcção e custeamento das mesmas estradas; fixando o governo previamente a quantidade e qualidade dos objectos que houverem de ser despachados com tal isenção.

Art. 2.º Ficam revogadas as disposições em contrario.

O Visconde do Rio Branco, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro aos 3 de maio de 1873, 52º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Visconde do Rio Branco.

Lei concedendo, para a construcção de estradas de ferro nas provincias, garantia ou fiança de juros.

DECRETO N. 2450 — de 24 de setembro de 1873

Concede subvenção kilometrica ou garantia de juros ás companhias que construirem estradas de ferro, na conformidade da Lei n. 641 de 26 de junho de 1852.

Hei por bem sanccionar e mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral:

Art. 1.º A Lei n. 641 de 26 de junho de 1852 será d'ora em diante observada com as seguintes alterações:

§ 1.º A's companhias que, na conformidade do art. 2º da referida Lei, se propuzerem a construir vias ferreas, de-

monstrando com seus planos e dados estatisticos, que estas podem dar de renda liquida 4 %, fica o governo autorisado para conceder uma subvenção kilometrica ou garantir juros, que não excedam de 7 %, correspondentes ao capital empregado e pelo prazo de 30 annos.

§ 2.º Havendo garantia provincial o governo se limitará a afiançal-a.

§ 3.º O governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros ás estradas, que servirem de principal communicação entre os centros productores e os de exportação, e não concederá estes favores á mais de uma estrada em cada provincia, emquanto esta estrada não produzir uma renda liquida, que dispense os ditos favores.

§ 4.º A somma do capital, a que o governo por esta Lei fica autorisado a conceder subvenção ou garantia de juros, não poderá exceder de 100.000:000$000.

§ 5.º A despeza annual com o pagamento da subvenção e dos juros garantidos ás estradas de ferro decretadas pelas assembléas provinciaes, a que o governo houver feito applicação desta Lei, será effectuada pelos meios ordinarios do orçamento, e na deficiencia destes, por operações de credito para as quaes fica o governo autorizado, dando de tudo conta annualmente á Assembléa Geral.

Art. 2.º Ficam revogadas as disposições em contrario.

José Fernandes da Costa Pereira Junior, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 24 de setembro de 1873, 52º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

LEI N. 427 — de 9 de dezembro de 1896

Determina que o Thesouro assuma a responsabilidade exclusiva dos bilhetes bancarios actualmente em circulação e regula a substituição dos mesmos e o resgate do papel-moeda.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a seguinte lei:

Art. 1.º Fica o governo autorisado a assumir a responsabilidade exclusiva dos bilhetes bancarios actualmente em

circulação, passando a pertencer-lhe os lastros depositados em garantia dos mesmos bilhetes, e revogado o art. 6º da lei n. 183 C, de 23 de setembro de 1893.

§ 1.º Realisada a encampação, fica extincta a faculdade emissora concedida á instituições bancarias por leis anteriores e concentrada no Banco da Republica do Brasil, e bem assim o direito exclusivo de emissão de notas ao portador, conferido ao mesmo banco pelo art. 15 da citada lei.

§ 2.º O governo substituirá tambem os bilhetes bancarios, ora em circulação, por notas do Thesouro Nacional. Pelas mesmas notas serão substituidos á proporção que forem recebidas nas estações publicas, os *bonus* do Banco da Republica, cuja emissão fica estrictamente limitada á somma já realisada de 80.000:000$000.

Art. 2.º Fica o governo autorisado a entrar em accordo com o banco para a reducção ou liquidação de seu debito, podendo adquirir, por encontro de contas, bens e propriedades que possam ser uteis ao serviço publico, dando-lhe prazo razoavel; e para a revisão de seus estatutos, pondo-os de accordo com o regimen da presente lei, e fazendo nelles as modificações que julgar convenientes.

Art. 3.º O governo procederá gradualmente ao resgate do papel-moeda com os seguintes recursos:

a) producto da venda de um terço, pelo menos, das apolices actualmente existentes no Thesouro, provenientes de lastros das emissões bancarias.

b) prestações com que o Banco da Republica entrar para o pagamento de sua divida ao Thesouro, na fórma e condições que, de accordo com o mesmo banco, forem combinadas para este effeito, inclusive a amortização e os juros que, na fórma do art. 10 da lei citada, vencerem os *bonus* convertidos;

c) saldos que se verificarem annualmente no orçamento.

Art. 4.º Para o fim do resgate do papel-moeda, de conformidade com a lei de 11 de setembro de 1846, e bem assim para attender ao resgate da divida externa e melhorar a situação financeira, é o governo autorisado a arrendar, mediante concurrencia publica, as estradas de ferro da União; devendo attender:

1º ao prazo de arrendamento e ás condições do pessoal.

2º ás tarifas, á conservação, melhoramento, prolongamento e ramaes nas estradas arrendadas, dando ao arrendatario respectivo preferencia para concessão desses prolongamentos e ramaes.

Nestas concessões deverá ainda o governo attender á uniformisação de bitola e ao desenvolvimento da capacidade das linhas.

3º á fiscalisação por parte da administração publica, sendo o arrendatario obrigado a entrar para o Thesouro com a quantia que fôr estipulada para esse serviço.

4º ao preço do arrendamento, que deverá ser pago em ouro de uma só vez ou em prestações, tendo-se em vista a renda bruta da respectiva estrada.

5º á condição de ser o arrendatario, particular ou empresa, obrigado a responder no fôro da Capital Federal, devendo para esse fim ter ahi representante com plenos poderes, quando o seu domicilio ou séde não fôr em territorio brasileiro.

6º ao direito que será resalvado ao governo de tomar posse das linhas temporariamente, e mediante indemnização, quando a ordem publica assim o exigir. A indemnização neste caso não será superior á média da receita liquida no ultimo quinquennio que preceder á posse. Si esta tiver logar dentro do primeiro triennio do arrendamento, o governo entrará em accordo com o arrendatario para a fixação da indemnização.

7º á caução para garantia da execução do contracto, ás multas em caso de infracção, aos casos de rescisão e ao direito de encampação por parte da União, antes do termo do arrendamento.

Art. 5.º E' o governo autorisado, uma vez realisada a operação do arrendamento, a cobrar integralmente ou em parte, em ouro, ao cambio do dia, os direitos de importação.

Art. 6.º São revogadas as disposições em contrario.

Capital Federal, 9 de dezembro de 1896, 8º da Republica.

MANOEL VICTORINO PEREIRA.

Bernardino de Campos.

Joaquim Murtinho.

DECRETO N. 2412 — de 28 de dezembro de 1896

Providencia sobre o resgate do papel-moeda em circulação e sobre o serviço dos juros e amortização da divida externa.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, no uso da autorisação que lhe foi dada pelos arts. 3º e 4º da lei n. 427, de 9 de dezembro corrente, decreta:

Art. 1.º A somma actual de papel-moeda será gradualmente retirada da circulação até que o seu valor attinja ao de

quatro mil réis por oitava de ouro, de vinte e dous quilates, de conformidade com o art. 1º da lei n. 401, de 11 de setembro de 1846.

Art. 2.º Para as operações do resgate ficam exclusivamente destinados, sem se lhes poder dar outra applicação, os seguintes recursos:

§ 1.º O producto da venda de cincoenta mil apolices, ouro, de um conto de réis, juro de quatro por cento (4 %), provenientes dos lastros das emissões bancarias.

§ 2.º Os juros e amortizações de oitenta mil contos de bonus convertidos, pagos na fórma do art. 10 da lei n. 183 C, de 23 de setembro de 1893.

§ 3.º As prestações com que o Banco da Republica do Brasil entrar para a liquidação da sua divida ao Thesouro, pelo modo e condições que de accordo com o mesmo Banco forem combinados, não sendo inferior a cem mil contos o total apurado para este effeito, qualquer que seja a reducção do referido debito por encontro de contas na acquisição de bens e propriedades que possam ser uteis ao serviço publico.

§ 4.º Os saldos que se verificarem annualmente no orçamento.

§ 5.º Dous terços do producto do arrendamento das estradas de ferro da União, emquanto a taxa de cambio fôr inferior a dezoito (18) dinheiros por um mil réis, e apenas um terço quando essa taxa se elevar.

Art. 3.º O ministro da Fazenda com os recursos designados providenciará para que até o fim do anno de 1897 estejam resgatados pelo menos dez por cento (10 %) das notas em circulação, em 1898 mais quinze por cento (15 %), em 1899 mais vinte por cento (20 %), em 1900 mais vinte e cinco por cento (25 %), até que se possa manter o regimen da conversibilidade.

Art. 4.º As sommas, que tendo sido decretadas não forem applicadas ao resgate, serão depositadas em ouro amoedado ou em barras no Thesouro, afim de constituirem um fundo permanente de conversão.

Paragrapho unico. Para constituição ou renovação dessa reserva metallica, igualmente cobrarão as estações aduaneiras os impostos de importação em ouro, desde que a taxa cambial seja superior a dezoito (18), calculando-os ao cambio do dia.

Art. 5.º Além dos funccionarios que por lei fazem ou fiscalisam o serviço do resgate, o ministro da Fazenda nomeará uma commissão de banqueiros e negociantes com o fim de assistir e authenticar, em acto publico, a incineração

das notas recolhidas, lavrando disso uma declaração assignada, em que se especificará a somma resgatada com a determinação dos valores das respectivas cedulas e o mais que fôr mister.

Art. 6.º Do producto do arrendamento das estradas de ferro da União, o terço restante até o cambio de 18, e os dous terços quando a taxa fôr superior, serão applicados ao serviço dos juros e amortização da divida externa, não sendo, em hypothese alguma, facultada ao governo outra applicação.

Paragrapho unico. Si para o serviço alludido forem sufficientes os recursos votados no orçamento, deverá o ministro da Fazenda applicar a somma consignada na acquisição de titulos da referida divida.

Art. 7.º Ficam sujeitos á fiscalisação do Tribunal de Contas os actos decorrentes das disposições deste decreto, podendo esta instituição oppôr-se ao registro das despezas que constituirem applicação indevida dos recursos creados para os fins que a lei claramente designou.

Art. 8.º Revogam-se as disposições em contrario.

Capital Federal, 28 de dezembro de 1896, 8º da Republica.

MANOEL VICTORINO PEREIRA.

Bernardino de Campos.

DECRETO N. 2413 — de 28 de dezembro de 1896

Estabelece as bases para o arrendamento das estradas de ferro pertencentes á União

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da attribuição que lhe confere a lei n. 427, de 9 de dezembro do corrente, em seu art. 4º, ns. 1, 2, 3, 4, 5 e 6 e para execução do disposto na mesma lei, decreta:

Art. 1.º O arrendamento de todas as estradas de ferro da União durará pelo espaço de sessenta (60) annos.

Art. 2.º O preço do arrendamento constará de uma contribuição inicial, computada apenas em cinco milhões esterlinos, pagos no acto da assignatura do contracto; de uma annuidade, base da operação, fixada pela mais vantajosa das propostas; e de um addicional de 20 % sobre o que exceder de 12 % da renda liquida de todo o capital effectivamente empregado nas estradas.

Art. 3.º O concurrente será obrigado a juntar um certificado á proposta que apresentar, de haver depositado no

logar determinado pelo governo a quantia de cincoenta mil libras esterlinas (£ 50.000), como garantia da assignatura do contracto. O concurrente que fôr preferido e que deixar de assignar o contracto dentro de trinta dias, a contar da data da publicação da preferencia, perderá o deposito em favor dos cofres da União.

Art. 4.º A despeza de fiscalisação correrá por conta do arrematante, ou companhia, que para esse fim entrará com cem contos de réis (100:000$) annuaes, em prestações semestraes adeantadas.

Art. 5.º O arrematante manterá as linhas, edificios, officinas e mais dependencias, material fixo e rodante, em perfeito estado de conservação, devendo augmentar o material rodante de accordo com as necessidades do trafego e entregar ao governo, findo o prazo do arrendamento, e sem indemnização alguma, as linhas, edificios, officinas e mais dependencias, material fixo e rodante, em perfeito estado de conservação.

Art. 6.º O arrematante gozará de preferencia para a construcção dos prolongamentos e ramaes que concorrerem para desenvolvimento e facilidade do trafego, respeitados os direitos adquiridos por concessões anteriores. Poderá tambem construir novas linhas para o serviço de suburbios, dobrar as linhas por toda extensão das estradas arrendadas e alargar a bitola da Central do Brasil nas zonas em que esse alargamento lhe pareça conveniente.

Art. 7 º As estradas arrendadas gozarão de favores iguaes aos de todas as estradas de ferro de concessão do Governo Federal.

Art. 8.º O arrematante terá o direito de proceder á revisão nos preços de unidade das differentes especies de transporte de accordo com o governo, podendo applicar ás differentes tarifas taxas variaveis com o cambio. Poderá tambem organisar novos horarios, que só serão postos em execução depois de approvados pelo governo.

Art. 9.º O governo fica com o direito de tomar posse das linhas e material rodante temporariamente para operações militares, mediante indemnização, a qual nunca será superior á média da receita dos periodos correspondentes no quinquennio precedente á occupação pelo governo.

Art. 10. O governo terá o direito de encampar as estradas e ramaes, decorridos os primeiros trinta (30) annos, quando altos interesses da União o exigirem e precedendo autorização do Congresso Nacional. O valor da encampação será pago em ouro e determinar-se-ha pela renda média liquida

do ultimo quinquennio. Esta renda média liquida transformada ao cambio do dia representará 5 °/₀ em ouro da importancia que, augmentada do valor das obras feitas nos tres ultimos annos, será paga pelo governo ao arrematante.

Art. 11. O fôro da companhia que se organisar para a exploração das estradas de ferro será o da Capital da União, embora tenha ella séde em paiz estrangeiro, e, nesse caso, deverá ella manter um representante no Brasil investido de todos os poderes em direito precisos para preencher as suas funcções.

Art. 12. E' garantido ao governo o direito de impôr multas de dous a vinte contos de réis e a pena de rescisão sem indemnização, em casos que serão especificados no edital e no contracto.

Art. 13. Ficam garantidos os direitos á aposentadoria e montepio de que gozam alguns empregados actuaes das estradas de ferro de accordo com as leis vigentes.

Si alguns dos actuaes empregados perderem seus logares em virtude de reducção de pessoal, terão elles o direito de preferencia nas nomeações para as repartições dos Telegraphos, Correios ou outras em que seus serviços possam ser aproveitados.

Capital Federal, 28 de dezembro de 1896, 8º da Republica.

MANOEL VICTORINO PEREIRA.

Joaquim D. Murtinho.

Edital de propostas para o arrendamento das estradas, publicado no *Diario Official* de 21 de janeiro de 1897.

DIRECTORIA GERAL DE VIAÇÃO

De ordem do Sr. ministro e em observancia ao que dispõe o art. 4º, ns. 1, 2, 3, 4, 5 e 6, da lei n. 427, de 9 de dezembro ultimo e de conformidade com o decreto n. 2413, de 28 do mesmo mez, se faz publico que, até o dia 15 de maio do corrente anno, se receberão propostas na Directoria Geral de Viação, do mesmo ministerio e nas legações brasileiras em Paris, Londres, Berlim, Bruxellas e Washington, para o arrendamento das estradas de ferro da União, de accordo com as seguintes clausulas:

I

O arrendamento será pelo prazo de 60 annos, mas o governo, precedendo autorisação do Corpo Legislativo, terá o direito de encampação, decorridos os primeiros 30 annos deste prazo, assim como terá o direito de tomar posse, temporariamente, das linhas e material rodante para operações militares, independente daquella autorisação.

No caso de encampação, o valor da mesma será pago em ouro e determinado pela renda média liquida do ultimo quinquennio.

Esta renda média liquida reduzida á especie acima, ao cambio do dia, representará 5 % da importancia que, augmentada do valor das obras feitas nos tres ultimos annos, deverá ser paga pelo governo ao arrendatario.

No caso de posse temporaria, o arrematante terá direito á uma indemnização nunca superior á média da renda liquida dos periodos correspondentes ao quinquennio precedente á occupação do governo.

II

O preço do arrendamento constará:

a) de uma contribuição inicial de cinco milhões (£ 5.000.000) pagos no acto da assignatura do contracto;

b) de uma annuidade, paga em ouro, a semestres vencidos, sendo a preferencia determinada pelo maximo offerecido em concurrencia;

c) de uma quota correspondente a 20 % da renda que, em vista do balanço extrahido da escripturação, houver excedido ao dividendo ou juros de 12 % do capital effectivamente empregado nas estradas.

III

O concurrente será obrigado a apresentar, com a proposta, certificado de haver depositado, no Thesouro Federal ou na Delegacia do Thesouro em Londres, a quantia de £ 50.000 para a garantia da assignatura do contracto.

O concurrente que fôr preferido e que deixar de assignar o contracto, dentro de 30 dias, a contar da data da publicação da preferencia, perderá aquelle deposito em favor dos cofres da União.

IV

Correrá por conta do arrematante a despeza de fiscalisação, a qual é calculada em 100:000$, pagos em prestações semestraes adeantadas.

V

O arrematante manterá as linhas, edificios, officinas e mais dependencias e o material fixo e rodante em perfeito estado de conservação, sendo obrigado a augmentar o material rodante de accordo com as necessidades do trafego, e, findo o prazo do arrendamento, a entregar ao governo, sem indemnisação alguma, as linhas, edificios, officinas e mais dependencias, o material fixo e rodante em perfeito estado de conservação.

VI

O arrematante terá preferencia para a construcção dos prolongamentos e ramaes que concorrerem para o desenvolvimento e facilidade do trafego, respeitados os direitos adquiridos por concessões anteriores.

Poderá, outrosim, construir novas linhas, para o serviço dos suburbios da Estrada de Ferro Central do Brasil, dobrar as linhas, por toda a extensão das estradas, e alargar a bitola da Central do Brasil nas zonas em que esse alargamento se tornar necessario.

VII

As estradas arrendadas gozarão dos favores de desapropriação e de isenção de direitos do material que importarem para seu uso.

VIII

O arrematante terá o direito de proceder á revisão, nos preços de unidade das differentes especies de transporte, podendo applicar ás tarifas taxas variaveis com o cambio, assim como poderá estabelecer novos horarios, tudo de accordo com o governo.

IX

O fôro para as questões que se suscitarem será o da União; e assim, si o arrematante residir em paiz estrangeiro, deverá ter pessoa idonea, na Capital Federal, com plenos poderes para represental-o.

X

O governo reserva-se o direito de impôr multas de 2:000$ a 20:000$, e a pena de rescisão pela demora do pagamento de quantias devidas ao Thesouro Federal, em virtude do arrendamento, e pelas irregularidades do trafego, sem motivo justificado, ou outra qualquer infracção do contracto. Serão casos de rescisão a cessação do trafego por mais de 15 dias, sem motivo justificado, e a demora do pagamento de annuidade, por mais de 40 dias do prazo que fôr estipulado no contracto para a sua entrada nos cofres publicos.

XI

Si não se realisar o arrendamento de todas as estradas, collectivamente, por um arrematante, fica estabelecido que a contribuição inicial de £ 5.000.000 deverá acompanhar o arrendamento da Estrada de Ferro Central do Brasil, que a quota desta estrada para fiscalisação será de 40:000$, e o deposito para garantia da assignatura de £ 40.000.

XII

Admittida a hypothese supra, importa declarar que o governo acceita tambem propostas para o arrendamento das estradas em grupos ou isoladas; sendo facultado ao proponente, neste caso, computar as quotas da contribuição inicial e da annuidade e deposito para garantia da assignatura do contracto.

XIII

São applicaveis ao arrematante ou empresa que se organisar, as disposições do decreto n. 1930, de 26 de abril de 1857, concernentes á policia e segurança das estradas de ferro, e que não forem contrarias ás clausulas do contracto.

XIV

As estradas a que se refere este edital são:

1.ª Estrada de Ferro Central do Brasil, no Districto Federal e Estados do Rio de Janeiro, S. Paulo e Minas Geraes, com 1.217^k,095 em trafego. Renda bruta em 1895.... 27.945:005$283,5.

2.ª Estrada de Ferro Baturité, no Estado do Ceará, com 244^k,820 em trafego. Renda bruta em 1895, 895:965$645.

3.ª Estrada de Ferro do Sobral, no referido Estado, com 216^k, 280 em trafego. Renda bruta em 1895, 210:531$274.

4.ª Estrada de Ferro Sul de Pernambuco e ramal, no Estado de Pernambuco, com 193^k,908 em trafego. Renda bruta em 1895, 647:484$628.

5.ª Estrada de Ferro Central de Pernambuco, no Estado de Pernambuco, com 161 kilometros em trafego. Renda bruta em 1895, 758:832$640.

6.ª Estrada de Ferro do S. Francisco, no Estado da Bahia, com 452 kilometros em trafego. Renda bruta em 1895, 660:692$022.

7.ª Estrada de Ferro Paulo Affonso, nos Estados de Alagôas e Pernambuco, com 116 kilometros em trafego. Renda bruta em 1895, 87:314$997.

8.ª Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguayana, e ramaes, no Estado do Rio Grande do Sul, com 587 kilometros em trafego. Renda bruta em 1895, 2.109:437$985.

Directoria Geral de Viação, 9 de janeiro de 1897. — *Joaquim M. Machado de Assis*, director geral.

APPENDICE

APPENDICE

A *Baroneza* de que nos occupamos á pag. 34 e que figuramos em duas posições, foi a primeira locomotiva que rodou em trilhos no Brasil, em 30 de abril de 1854.

Na frente dessa machina vê-se o n. 1, dos dous lados: — em cima o nome de Baroneza e sobre a roda do meio a seguinte inscripção gravada de seus fabricantes:

W^m. FAIRBAIRN AND SONS

1852

MANCHESTER

Ella foi construida para servir á bitola ingleza de cinco pés e meio, que era a bitola da primitiva E. de F. Mauá, sendo em metros a sua bitola exacta de 1^m.676, como verificamos na propria locomotiva.

Só depois de um trabalho de muitos mezes é que a conseguimos photographar, achando-se ella em seus proprios trilhos assentados em seus dormentes de panella, exactamente como estava em sua antiga linha.

* * *

Quando escrevemos o que se acha no fim da pag. 60, relativamente a ramaes construidos e a construir, tinha a administração um outro

objectivo; pois tres desses ramaes — os de Timbaúba, Guarabira e Mulungú — faziam parte das ligações projectadas entre Pernambuco e Parahyba.

Dos outros quatro, só um estava em construcção — o de Glicerio — achando-se os outros em estudos ou projecto e todos elles considerados como ramaes da Sul de Pernambuco.

Actualmente está construido o ramal que vae de Glicerio á União, no estado de Alagôas; em estudos e locação o prolongamento de Garanhuns a Aguas Bellas; em estudos o ramal de Angelim a Aguas Bellas e em estudos e construcção o ramal do Canhoto a Aguas Bellas.

Conforme a disposição do art. 25, lettra *e*, da lei n. 560, de 31 de dezembro de 1898, o governo poz em hasta publica, não só o trecho de Timbaúba ao Pilar, como o de Mulungú á Alagôa Grande, publicando para esse fim o edital de 25 de abril de 1899. Para o trecho de Timbaúba foi acceita a proposta da *Great Western of Brasil Railway*, cessionaria da E. de F. do Recife ao Limoeiro, e que assignou o respectivo contracto, para a construcção e exploração do trafego desse trecho, em 21 de novembro de 1899.

Para o trecho de Mulungú foi acceita a proposta da *Conde d'Eu Railway Company*, cessionaria da E. de F. Conde d'Eu, e que, em 22 de janeiro de 1900, assignou o respectivo contracto, celebrado como aquelle, segundo os moldes estabelecidos no decreto n. 3531, de 18 de dezembro de 1899.

Em 1 de julho de 1901 foram inauguradas essas duas linhas: a que vae de Timbaúba, no

estado de Pernambuco, ao Pilar, no estado da Parahyba; e a de Mulungú á Alagôa Grande, prolongamento da E. de F. Conde d'Eu.

*
* *

Recentemente o governo fez o resgate das estradas Recife e Bahia a S. Francisco, não tendo, porém, sido até agora publicados esses actos.

Para esclarecimento desse ponto transcrevemos o seguinte decreto, no qual se acham comprehendidas outras estradas resgatadas, que fazem parte tambem do projectado arrendamento, cujo contracto foi assignado em 6 de junho de 1901. Nesse contracto estabeleceu-se o resgate da E. de F. do Recife ao Limoeiro e arrendamento das estradas Recife a S. Francisco, Sul de Pernambuco, Conde d'Eu, Natal a Nova Cruz, Central de Alagôas e Paulo Affonso.

E' este o decreto:

Decreto n. 4111, de 31 de julho de 1901

Approva o contracto para o resgate da garantia de juros á Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro e arrendamento das Estradas Recife ao S. Francisco, Sul de Pernambuco e tambem das Estradas Conde d'Eu, Natal a Nova Cruz, Central das Alagôas e Paulo Affonso.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das autorisações que lhe conferem as leis ns. 741, de 26 e 746, de 29, ambas de dezembro de 1900, aquella em seu art. 2°, n. IV, e esta no art. 20, paragrapho unico, decreta:

Fica approvado o contracto com a *Companhia Great Western of Brasil Railway* para o resgate da garantia de

juros á mesma companhia concedida para construcção, uso e *gozo* da Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro, por decretos consolidados pelo de n. 6746, de 17 de novembro de 1877, e arrendamento das Estradas de Ferro Recife ao S. Francisco e Sul de Pernambuco, no Estado desse nome, com o ramal de Glicerio á cidade da União, no de Alagôas, e tambem das de Conde d'Eu, no da Parahyba, Natal a Nova Cruz, no Estado do Rio Grande do Norte, e Central das Alagôas e Paulo Affonso, no de Alagôas, caso o Governo adquira as ditas Conde d'Eu, Natal a Nova Cruz e Central, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

Capital Federal, 31 de julho de 1901, 13º da Republica.

M. FERRAZ DE CAMPOS SALLES.

Alfredo Maia.

Clausulas a que se refere o decreto n. 4111, de 31 de julho de 1901

I

O prazo do arrendamento será de sessenta (60) annos, contados da data do respectivo contracto.

No mesmo dia em que expirar esse prazo, expirará igualmente o do uso e gozo dos prolongamentos e ramaes que a arrendataria construir durante a vigencia do referido contracto.

II

O arrendamento tem por objecto:

a) a Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco com cento e vinte e quatro mil setecentos e trinta e nove (124.739) metros, resgatada pelo Governo, no Estado de Pernambuco;

b) a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, no Estado deste nome, com seu ramal de Glicerio á cidade da União, no Estado de Alagôas, e cento e noventa e tres mil novecentos e oito (193.908) metros de extensão total.

Comprehenderá, outrosim, logo que o Governo Federal as adquira:

c) a Estrada de Ferro Conde d'Eu, no Estado da Parahyba, comprehendido o seu ramal de Alagôa Grande, com cento e sessenta e seis mil (166.000) metros de extensão;

d) a Estrada de Ferro Central das Alagôas, de Maceió á cidade da União, no Estado daquelle nome, comprehendido o seu ramal de Assembléa, tudo com cento e cincoenta mil (150.000) metros de extensão;

e) a Estrada de Ferro Paulo Affonso, no Estado das Alagôas, com cento e quinze mil oitocentos e cincoenta e tres (115.853) metros de extensão;

f) A Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz, com cento e vinte e um mil (121.000) metros.

No arrendamento comprehendem-se as linhas em trafego com suas respectivas estações, escriptorios, armazens, depositos e outros mais edificios e dependencias das estradas, assim como o respectivo material fixo e rodante de cada uma.

III

Como preço do arrendamento das estradas Recife ao S. Francisco e Sul de Pernambuco, a Companhia *Great Western of Brasil Railway* desiste da garantia de juros de que goza na somma de trinta e nove mil trezentos e setenta e cinco libras esterlinas (£ 39.375) por anno, pelo tempo que ainda falta aos trinta (30) annos, em que essa garantia devia vigorar e que expirará em 31 de dezembro de 1910. O Governo Federal reterá essa garantia, que fica cancellada desde a data da entrega das linhas ora arrendadas, retendo a companhia dessa data em diante os saldos do trafego.

De 1 de janeiro de 1911 em diante, até completar os sessenta annos desse arrendamento, pagará a companhia ao Governo Federal quinze por cento (15 %) da renda bruta da Estrada de Ferro Recife ao S. Francisco e cinco por cento (5 %) das rendas brutas da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco.

IV

Caso o governo adquira as estradas de ferro Conde d'Eu, Natal a Nova Cruz, Central das Alagôas com seu ramal de Assemblèa, obriga-se a companhia a arrendal-as com a estrada de ferro de Paulo Affonso nas mesmas condições destas clausulas, salvo o preço que será: pela estrada de ferro Conde d'Eu oito por cento (8 %) da renda bruta, si não exceder esta a mil contos de réis (1.000:000$) e doze por cento (12 %) si exceder até 31 de dezembro de 1910 e doze por cento (12 %) da dita renda de 1911 até a expiração do

'arrendamento; pela Central das Alagôas com seu ramal de Assembléa doze por cento (12 °/o) da renda bruta durante os sessenta annos do arrendamento, contados desta data, e pela Paulo Affonso e Natal a Nova Cruz cinco por cento (5 °/o) da renda bruta desde 1 de janeiro de 1911.

Fica entendido que, si a renda bruta total de qualquer ou de quaesquer das estradas do Recife ao S. Francisco, Sul de Pernambuco, Conde d'Eu e Natal a Nova Cruz exceder a cinco mil contos de réis (5.000 : 000$), a companhia ficará pagando ao Governo Federal quinze por cento (15 °/o) das rendas brutas dessas estradas mais o ajustado pela restantes; e, si a somma total das rendas brutas de todas as estradas arrendadas exceder a seis mil contos de réis (6.000 : 000$), a companhia ficará pagando então ao Governo Federal quinze por cento (15 °/o) dessas rendas brutas de todas as estradas.

Fica, outrosim, entendido que a estrada de ferro Natal a Nova Cruz entrará neste arrendamento, si o governo entregar á companhia arrendataria titulos de quatro por cento (4 °/o) de renda no valor nominal de cento e setenta mil (170.000) libras esterlinas para construcção do trecho entre Nova Cruz e Independencia, o qual ficará concluido e aberto ao trafego vinte e quatro mezes contados da entrega da estrada e dos ditos titulos.

V

As porcentagens a que se referem as clausulas precedentes serão liquidadas á vista da receita bruta do trafego nas linhas arrendadas, obrigando-se a arrendataria a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros da respectiva escripturação e os documentos justificativos.

VI

A companhia arrendataria obriga-se a pagar pelo seu valor ao governo os depositos de carvão, coke e outros materiaes, objectos e sobresalentes pertencentes ás estradas arrendadas e destinados a ser empregados por ellas para os fins deste arrendamento, comtanto que estejam em condições de servir e tenham valor apreciavel.

O preço desta compra será, na falta de accordo, determinado por uma avaliação que se fará *in situ* por duas pessoas, uma que será nomeada pelo Governo Federal e a outra pela companhia, ou, no caso desses avaliadores discordarem

entre si, pela avaliação de uma terceira pessoa que será escolhida pelos ditos avaliadores para desampatar, effectuando-se a escolha desse desempatador antes dos avaliadores procederem á avaliação.

As sommas que a companhia arrendataria dever por conta desta avaliação serão satisfeitas dentro de seis (6) mezes depois de effectuada.

VII

A arrendataria fica constituida em mora *ipso jure*, e obrigada ao juro de nove por cento (9 °/₀) ao anno, si dentro de dez (10) dias depois da tomada de contas semestral por parte do governo, não entrar para o thesouro nacional com as quantias devidas.

VIII

O Governo Federal, precedendo autorização legislativa, poderá, decorridos trinta annos desta data, comprar o interesse da companhia arrendataria nas linhas arrendadas e seus prolongamentos e ramaes por ella construidos, encampando o contracto de arrendamento, mediante indemnização do valor de dez (10) vezes a renda liquida média dos ultimos cinco annos para as linhas arrendadas, e para os ditos prolongamentos e ramaes indemnização do capital effectivamente nelles gasto, mais vinte por cento (20 °/₀) desse gasto.

O Governo Federal reserva-se o direito de em qualquer tempo dar por findo o arrendamento, observadas as regras para desapropriação por utilidade publica. Si a desapropriação se der antes de 31 de dezembro de 1910, a indemnização não será inferior ao valor effectivo da garantia de que a companhia ora desiste.

O Governo Federal terá ainda direito de occupar temporariamente em todo ou em parte as linhas arrendadas, mediante indemnização não superior á média da renda liquida dos periodos correspondentes ao quinquennio precedente á occupação. As indemnizações de que trata esta clausula serão pagas em moeda corrente ou em apolices da divida interna, ao juro de cinco por cento (5 °/₀) ao anno.

IX

A arrendataria terá preferencia, em igualdade de condições, para a construcção, uso e gozo dos prolongamentos e ramaes que concorrerem para o desenvolvimento e facilidade

do trafego, respeitados os direitos adquiridos por concessões anteriores.

Poderá, outrosim, construir novas linhas ou dobrar as linhas por toda a extensão da estrada, nas zonas em que taes obras se tornarem precisas.

§ 1.º A construcção, uso e gozo dos prolongamentos e ramaes ou novas secções se regerão pelas clausulas IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XIII, XIV, XV, XVII, XVIII, XIX, 2ª alinea, XX, XXI, XXVIII, e XXXIII, que acompanharam o decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, sendo, porém, de 25 metros o comprimento minimo de tangente entre curvas oppostas, descontados das rampas os valores correspondentes ás curvaturas para nunca ser realmente excedido o limite maximo da declividade.

§ 2.º As demais condições relativas á construcção, uso e gozo dos prolongamentos e ramaes serão fixadas por occasião da approvação dos respectivos estudos pelo governo.

§ 3.º Aberto ao trafego qualquer prolongamento, ramal ou nova secção, a linha construida ficará logo incorporada á exploração da estrada de ferro objecto do presente contracto, e subordinada ao seu regimen.

X

A companhia terá o direito de reduzir a bitola da linha do Recife ao S. Francisco a um metro, quando o entender conveniente.

XI

A arrendataria manterá em perfeito estado de conservação as linhas e todas as partes e dependencias das estradas e todo o seu material e augmentará o material rodante conforme as necessidades do serviço.

Findo o prazo do arrendamento, entregará ao Governo Federal, sem indemnização alguma, as linhas e todas as ditas partes e dependencias das estradas que recebeu, assim como o material rodante, em perfeito estado de conservação.

1.º A conservação não poderá, sem expressa autorisação do governo e approvação da planta e perfil submettidos pela arrendataria, alterar condições technicas de qualquer das estradas; e será tal que em qualquer tempo possa o governo em acto continuo trafegar as estradas por si ou por terceiro.

2.º A arrendataria poderá, durante a vigencia do seu contracto, alterar ou supprimir as officinas das linhas arrendadas e remover de uns para outros pontos da sua rêde os machinismos e ferramentas e o material rodante de umas para outras linhas, comtanto que, observadas as disposições deste contracto, reponha tudo no estado e disposições em que os recebeu, si lhe fôr pelo Governo Federal exigido em qualquer dos casos de encampação ou resolução parcial ou total do arrendamento.

XII

Emquanto durar o arrendamento, gozará a arrendataria de isenção de direitos aduaneiros e de expediente para todo o material que importar, tanto para o serviço do trafego como para a construcção das linhas que construir, gozando, outrosim, como contractante que é de serviços federaes, de isenção de impostos federaes, estadoaes e municipaes.

XIII

Emquanto durar o prazo do arrendamento, o Governo Federal não poderá autorizar a construcção, por outras empresas, de linhas ferreas dentro da zona de vinte kilometros das suas linhas e das arrendadas, ficando, porém, entendido que esta restricção não se refere ao direito de outras linhas não contiguas dirigirem-se aos portos do Recife, Natal, Cabedello e Maceió, ou de atravessarem as linhas da arrendataria sem trafegar, porém,. dentro da zona a que esta clausula se refere.

XIV

A companhia apresentará ao governo o projecto de regulamento das linhas arrendadas. Emquanto não fôr approvado, vigorará o regulamento actual da companhia arrendataria.

As tarifas serão sempre as que se accordarem entre o governo e a companhia arrendataria, tomadas como base as actualmente em vigor nas linhas da companhia arrendataria, reservado á companhia o direito de reduzir as ditas tarifas, quando o julgar conveniente para o desenvolvimento do tra-

fego, observadas as regras respectivas do regulamento de 26 de abril de 1857, para cada uma das linhas arrendadas.

Poderá a arrendataria usar tarifas moveis com o cambio, variando até cinco por cento (5 %) os preços do transporte por cada um dinheiro abaixo de vinte dinheiros (20 d.) por mil réis (1$000).

Os generos de producção nacional poderão gozar no sentido da exportação de abatimentos por accordo commum entre a companhia e o governo.

XV

O trafego não poderá ser interrompido em todo ou em parte de qualquer das linhas, salvo o caso de força maior, comprehendida nesta a determinação do governo.

XVI

Vigorarão nas linhas arrendadas as disposições do regulamento expedido pelo decreto n. 1930, de 26 de abril de 1857 concernentes á policia e segurança das estradas de ferro e que não forem contrarias ás presentes clausulas, assim como outras para o mesmo fim expedidas e nas mesmas condições, de accordo com este contracto.

Vigorarão, outrosim, todas as disposições relativas á estatistica das estradas de ferro, cujos dados a companhia é obrigada a fornecer e facultar.

XVII

A companhia arrendataria é obrigada a respeitar e observar o percurso preferido e indicado pelo expedidor para o transporte nas suas linhas.

XVIII

O fôro para todas e quaesquer questões entre a companhia e o governo, seja autora ou ré a arrendataria, será o federal.

XIX

O Governo Federal e a companhia arrendataria ficam individualmente responsaveis em direito por todas as reclamações, damnos ou litigios que possam surgir por seus proprios

e respectivos actos anteriores á esta data; ficando *ipso facto* dêste arrendamento resolvidas entre as partes contractantes quaesquer questões dessa natureza anteriores igualmente á data das presentes clausulas.

XX

Durante o prazo do arrendamento, a arrendataria contribuirá para as despezas de fiscalização, a que fica sujeita por parte do governo, com a quantia de trinta contos de réis (30:000$) por anno, que entrará para o thesouro nacional por quotas semestraes, pagas adeantadas.

XXI

A companhia arrendataria não poderá trafegar ou superintender outras linhas de transporte, explorar outros quaesquer serviços, nem fundir-se ou amalgamar-se com outra qualquer companhia, empresa ou pessoa juridica para quaesquer fins industriaes ou commerciaes sem expressa permissão do Governo Federal.

XXII

Nas concessões que á companhia fizer o Governo Federal para prolongamentos ou ramaes das linhas ora arrendadas, fixar-se-hão as alterações que de taes concessões possam provir para o valor das porcentagens de renda ora marcadas, a pagar pela companhia como preço do arrendamento.

Para esses prolongamentos e ramaes, gosará a companhia do favor de desapropriação por utilidade publica na fórma das leis em vigor.

XXIII

Será considerado rescindido de pleno direito o presente arrendamento, si a companhia deixar de trafegar qualquer parte ou trecho da estrada, excepto caso de força maior, por mais de quinze (15) dias, ou si não pagar dentro de trinta (30) dias da expiração do semestre correspondente as porcentagens a que se obriga.

Por outras infracções destas clausulas, o Governo Federal poderá impôr multas na importancia de um até cinco contos de réis (1:000$ até 5:000$).

E, si antes de se declarar a pena da caducidade do contracto consequente deste decreto e clausulas, verificar-se dete-

riorado o material, as linhas, obras, edificios, machinismos e ferramentas, ou não substituido o material e compromettida a segurança do trafego por falta de conservação, o governo terá o direito de fazer as reparações necessarias á custa da companhia e de decretar a caducidade do contracto, si, depois de intimada a companhia, se verificar a não satisfação dos seus compromissos.

XXIV

Verificada a rescisão do contracto por motivo da clausula antecedente, a nenhuma indemnização terá direito a arrendataria, que responderá por prejuizos, perdas e damnos.

XXV

A arrendataria obriga-se a manter trafego mutuo com todas as linhas conducentes ás suas ou dellas para outros pontos.

XXVI

A entrega e recebimento das linhas arrendadas serão feitos mediante inventario.

XXVII

A companhia arrendataria tem o direito de entrar em liquidação amigavel para o fim de redistribuir e augmentar o seu capital.

XXVIII

Fica expressamente entendido que até 31 de dezembro de 1910 a quantia de trinta e nove mil trezentos setenta e cinco libras esterlinas (£ 39.375), importancia da garantia de juros á companhia, será applicada do seguinte modo: doze mil libras (£ 12.000) por conta dos saldos liquidos que a arrendataria cessa de devolver ao Governo Federal; dezoito mil libras (£ 18.000) por conta do trafego da estrada de ferro Recife ao S. Francisco, e nove mil trezentos setenta e cinco libras (£ 9.375) por conta do trafego da estrada de ferro Sul de Pernambuco.

Capital Federal, 31 de julho de 1901.—*Alfredo Maia.*

*
* *

O montepio dos empregados da estrada, creado em 1890 (vide pag. 296), foi limitado pelo n. 6 do art, 10 da lei n. 490, de 16 de dezembro de 1897. A respeito expediu o ministro da fazenda, em 2 de agosto de 1901, o aviso n. 114, assim concebido:

« Ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas:

N. 114 — Em resposta ao vosso aviso n. 15, de 30 de março ultimo, cabe-me decalrar-vos que, desde que o pessoal das estradas de ferro está comprehendido no numero dos empregados que pela lei n. 490, de 16 de dezembro de 1897, art. 10, n. 6, ultima parte, não foram considerados como funccionarios publicos para o fim do art. 75 da Constituição da Republica, é claro que não lhe competem as vantagens de aposentadoria e montepio ; e que, portanto, lhe deve ser feita a restituição das quantias com que tenha contribuido para o mesmo.»

Tendo occorrido duvidas sobre o que esse aviso determinou, em relação a montepio, o mesmo ministro esclareceu o seu pensamento com outro aviso (publicado sem numero) nos termos seguintes:

« Ministerio da Fazenda — Gabinete do Ministro — Rio de Janeiro, 13 de agosto de 1901.

Sr. Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas — Apezar de no aviso n. 114, de 2 do corrente, que vos dirigi em resposta á consulta que fizestes no de n. 15, de 30 de março ultimo, sobre as vantagens de aposentadoria e montepio do pessoal da estrada de ferro, me ter referido ao art. 10, n. 6, da lei n. 490, de 16 de dezembro de 1897, o que exclue a idéa de considerar o disposto nesse artigo applicavel aos empregados existentes nessa data, cabe-me declarar-vos, visto ter suscitado duvidas sobre a intelligencia do meu citado aviso, que é opinião do thesouro que tal disposição só tem applicação aos empregados das ditas

estradas nomeados de 1 de janeiro de 1898 em deante, data em que começou a ter execução a mencionada lei.

Saude e fraternidade.—*Joaquim Murtinho.*»

A' vista desse aviso explicativo, o ministro da viação dirigiu, em 14 de agosto de 1901, ao director da E. de F. Central do Brasil, o seguinte aviso :

« Respondendo á consulta constante do vosso officio n. 300, de 19 de março ultimo, relativo ao requerimento dirigido á essa directoria pelo agente do escriptorio urbano de S. Paulo, João Baptista Ortiz, declaro-vos que o art. 75 da Constituição Federal refere-se á aposentadoria e não a montepio, este regulado pelo decreto n. 942 A, de 31 de outubro de 1890, e ambos, montepio e aposentadoria, sujeitos á regra estabelecida pela lei n. 490, de 16 de dezembro de 1897, de onde resulta que, montepios instituidos no periodo de 1890 a 1897, são perfeitamente validos, que si porventura algum foi instituido depois dessa lei é nullo, tendo o contribuinte direito a restituição.

E' outrosim claro que não têm os empregados das estradas de ferro direito á aposentadoria.»

Na presente sessão legislativa de 1901 foi apresentado, na camara dos deputados, um projecto de lei mantendo o montepio e aposentadoria aos empregados das estradas de ferro da União.

Foi tambem apresentado, na mesma camara, um projecto de lei, cassando a autorisação dada ao governo para arrendar a E. de F. Central do Brasil, autorisação que tinha sido confirmada no n. IV do art. 2º da lei da receita n. 741, de 26 de dezembro de 1900, e nos seguintes termos:

« A arrendar ou alienar do modo que julgar mais conveniente as estradas de ferro da União, applicando o producto da operação á reorganisação financeira do paiz.»

Com o titulo — As vias ferreas do mundo — publicou a *Revue Universelle*, em seu n. 30 de 27 de julho de 1901, com a assignatura do Sr. Paul Barré, um interessante artigo que vamos traduzir e transcrever.

Antes, porém, de transcrevel-o, precisamos dizer que, as datas de inaugurações de estradas de ferro na França, Estados Unidos e nas Indias, differentes das que apresentamos em nosso quadro á pag. 50, têm sua explicação natural no inquerito que se fez após a polemica suscitada por occasião dos festejos do cincoentenario das vias ferreas na França.

Eis o artigo:

« A primeira estrada de ferro do mundo foi construida na Inglaterra em 1825 e a segunda na França, em 1828, com a linha inaugurada de Saint-Etienne á Andrezieux. A primeira, no novo mundo, foi concluida nos Estados Unidos em 1829. A Asia teve a sua primeira estrada de ferro nas Indias, em 1849; a Oceania, na colonia australiana da Victoria, em 1854; e, finalmente, a Africa, que foi a ultima parte do mundo a adoptar o systema de vias ferreas, vio funccionar a sua primeira locomotiva, no Egypto, em 1856.

A rêde de vias ferreas do mundo tinha em 1840 uma extensão de 8.641 kilometros; em 1850 a de 39.443; em 1860 a de 106.886; em 1870 a de 221.980; em 1880 a de 367.855; em 1890 a de 608.828; e em 1900 a de 794.000 kilometros. A extensão actual da rêde ferrea do mundo terrestre é igual a cerca de vinte vezes a volta da Terra e a proximamente duas vezes a distancia da Terra á lua, sem levar em conta a duplicação das linhas que são numerosas.

Só a America possue mais da metade das vias ferreas do mundo ou sejam 400.coo kilometros; vem em seguida a Europa com 285.000 kilometros; depois, a Asia com 60.000 kilometros; a Oceania com 29.000 kilometros e a Africa com 21.000 kilometros.

Entre todas as nações, são os Estados Unidos da America do Norte, que apresentam a mais extensa

rêde de vias ferreas com 307.000 kilometros; em seguida vem a Allemanha com 51.000 kilometros; depois a Russia da Europa com 46.500 kilometros; a França com 43.000; as Indias e dependencias com 40.000; a Austria-Hungria com 36.500; a Gran-Bretanha e Irlanda com 35.000, o Canadá com 28.000; a Australia continental com 21.000 kilometros; e etc.

Si ajuntarmos, ao territorio dos diversos paizes, as linhas ferreas de suas colonias, teremos a seguinte distribuição: Estados Unidos da America e colonias — 310.000 kilometros; Inglaterra e colonias — 138.700; Imperio Russo — 51.000; Allemanha e colonias — 51.500; França e colonias — 48.700; e etc.

Si considerarmos agora esse conjuncto sob o ponto de vista da densidade das estradas de ferro, isto é, da relação da rêde ferrea para a superficie dos diversos paizes, teremos em primeiro logar a Belgica com $21^k.6$ de vias ferreas para 100 kilometros quadrados de superficie, e em seguida a Gran-Bretanha e Irlanda com 11 kilometros; a Allemanha com $9^k.3$; a Hollanda e a Suissa com $9^k.0$ cada uma; a França com $7^k.9$; a Dinamarca com $7^k.2$.

Os Estados Unidos só têm $3^k.9$ de vias ferreas para 100 kilometros quadrados de superficie; a Russia da Europa sómente $0^k.9$ e a Noruega $0^k.6$.

De nossa parte accrescentaremos á esse periodo, que até 1900, a Republica Argentina apresentava um coefficiente igual ao da Noruega, isto é, de $0^k.6$ por 100 kilometros quadrados e o Brasil o de $0^k.2$.

Si considerarmos a relação do desenvolvimento das estradas de ferro para a população, observar-se-ha que os paizes mais favorecidos são aquelles em que a população é menos densa. Com effeito, a Australia occidental tem $130^k.6$ de vias ferreas para 10.000 habitantes; a Queensland $91^k.1$; a Australia do Sul $83^k.4$; a Republica Argentina $57^k.2$ [1]; o Canadá

[1] Segundo os nossos calculos, a Republica Argentina tinha até fim de 1895 — $31^k.5$ para 10.000 habitantes e até fim de 1900 — $37^k.5$, conforme os dados publicados pela *Nacion* de 1 de janeiro de 1901, em curioso estudo economico das estradas de ferro argentinas.

$52^k.9$; a Nova Zelandia $49^k.1$; e a Tasmania $47^k.9$ — Nos Estados Unidos encontram-se $41^k.1$ de estradas de ferro para 10.000 habitantes, ao passo qne na Europa tem-se sómente $21^k.4$ para a Suecia, $12^k.4$ para a Suissa, $12^k.3$ para a Dinamarca, $10^k.9$ para a França, $9^k.5$ para a Allemanha, $9^k.3$ para a Noruega, $9^k.2$ para a Belgica e $8^k.6$ para a Gran-Bretanha e Irlanda.

O Brasil, accrescentamos nós, tinha até fim de 1895— $7^k.7$ para 10.000 habitantes e $8^k.9$ até fim de 1900.

O valor total ou o capital de estabelecimento das diversas vias ferreas do mundo é, proximamente, de 195 milhares de francos, ([1]) dos quaes 104 milhares pertencem ás estradas da Europa. O preço medio kilometrico das estradas da Europa é computado em 375.000 francos.

Avalia-se em mais de 45 milhões as pessoas occupadas na exploração industrial das estradas de ferro e em 135.000 o numero das locomotivas da rêde ferrea do mundo.

A estrada de ferro, a mais septentrional do mundo, acha-se na Suecia e ultrapassa o circulo polar; esta linha vae, desde 1894, de Lulea (no golpho de Bothnia) ás minas de ferro de Gellivara; o seu prolongamento já está projectado mais para o Norte, entre Lulea e a costa da Noruega, onde vae terminar em Port-Victoria (Ofoten).

Ainda mais, essa via hyperboriana será em breve ligada á rêde russa por uma linha que, de Lulea, seguirá o littoral até o Uléaborg, na Finlandia, onde termina actualmente a via ferrea que vem de S. Petersbourg. Esta linha de Uléaborg, concluida em 1886, era, antes da linha sueca, a via ferrea mais approximada do polo arctico. A linha que parte de Vologda, na Russia, chegou a Arkhangel em 1898 e constitue tambem uma das vias ferreas mais septentrionaes do mundo, si bem que situada ao sul do circulo polar. A linha de Perm a Kotlas,

([1]) Calculado ao cambio de 10 representa em moeda brasileira a enorme quantia de 185.854.500:000$, havendo um accrescimo de 10.873.693:500$ sobre o capital empregado até fim de 1895. (Vide pag. 102.)

no Dwina, concluida em 1899, é um pouco mais ao sul.

A linha, actualmente em construcção no Alaska, entre a costa e Dawson, no Klondike, si bem que muito avançada para o norte, não attingirá a latitude das linhas de Uléaborg e de Gellivara.

As mais meridionaes vias ferreas de nosso planeta são as da Tasmania, da Nova Zelandia e da America do Sul. A linha que mais se estende para o sul é a que attinge Invercargill e Campbelltown, no extremo sul da Nova Zelandia ; ella, entretanto, está mais afastada do polo sul do que as linhas precedentes do polo arctico.

A linha mais meridional, em seguida, é a que attinge o rio Chubut, em Trelew, na Republica Argentina.

O tunnel de maior extensão actualmente é o de Saint-Gothard, que mede 15 kilometros; o do Simplon, a concluir-se, terá a extensão de 18k.7.

Em 20 de agosto de 1898 abrio-se ao trafego, na Suissa, a estrada de ferro mais elevada da Europa: a que vae de Zermatt ao Gornergrat, onde a tracção electrica conduz o viajante a 3.018 metros de altitude.

Ha muitos annos attingio-se, na America, altitudes mais consideraveis do que esta: no Mexico, a estrada de ferro que se dirige a Salazar tem o seu ponto culminante em Cambre de los Cruces na altura de 3.041 metros. Nos Estados Unidos, as vias ferreas, chamadas de montanha, do *Denver* e *Rio Grande* attingem 3.119 metros na garganta do Tenn e 3.453 metros na garganta do Frémont.

A linha *transandina*, por meio de um secção com cremalheira, eleva-se em Cambre a 3.190 metros.

A *Antofogasta and Bolivia* chega a 3.956 metros em Astacan.

Na Bolivia, perto das minas de Palacayo, a estrada de ferro chega a 4.153 metros e o *Southern Peruvien* attinge 4.470 metros, em Portez del Cruzera, perto do lago Titicaca.

A via ferrea do mundo que tem a mais elevada altitude é a de Callao a Arroya, no Perú, que attinge, no tunnel de Gallera, a cota de 4.774 metros, sómente inferior de 36 metros á altitude do Monte Branco.»

PRIMEIRO VOLUME

INDICE GERAL

TERCEIRA PARTE

APPENDICE

INDICE ALPHABETICO

A

B

C

D

E

H

I

L

M

R

N

O

Pags.

P

R